NOSTOP

Periodico FILT-CGIL Nazionale

Numero 87 - ottobre 2015 Euro 2.00

FS 556 2312

SOMMARIO

Primo Piano 2

Rappresentanza e sciopero

Tempo Presente 3

Il cambiamento della CGIL è iniziato

Una riflessione sul diritto di sciopero

Taranto occasione di riscatto del Mezzogiorno?

La deriva economica della Sicilia

La solitudine del lavoro

Immigrazione: dall'emergenza a una politica europea

Il sistema previdenziale tra rigidità e prove di flessibilità

In Linea 18

Finalmente si vota per eleggere RSU e RLS in ferrovia

FIUMICINO: la fragilità di un sistema complesso

Sicurezza del lavoro nei trasporti: si riparte?

Il mondo della cooperazione nella filiera degli appalti

BUSITALIA cresce nel mercato del TPL

Spazio Aperto 27

L'impossibile trinità della Cina

Rimettere in moto i giovani per tornare a crescere

Urbanistica e traffico. A Siena nacque nel 1965 la prima ZTL

Senza Frontiere 34

Le Ferrovie in Europa e il ruolo del Sindacato

Sguardi e Traguardi 36

Più diritti e opportunità alle donne per far crescere il paese

Finestre 38

Laudato si' Enciclica di Papa Francesco

Immagini 40

Rotaie di memoria

Il servizio fotografico è stato realizzato da Franco Mammana
franco.mammana@fastwebnet.it

Rappresentanza e sciopero

di Franco Nasso, Segretario Generale Nazionale Filt-Cgil

Il dibattito sul diritto di sciopero si riaccende, con grande risalto nei mezzi d'informazione, sempre in occasione di fatti che possono, opportunamente amplificati, sostenere le azioni di chi intende mettere mano all'attuale regolazione già molto restrittiva.
La portata della questione, che riguarda un fondamentale diritto democratico tutelato dalla Costituzione, richiederebbe un approccio attento e oggettivo, non condizionato dall'eco che si costruisce sui mezzi d'informazione.
Purtroppo non è così e il richiamo ad una nuova regolazione dello sciopero nei trasporti con una nuova legge è tornato di attualità, sostenuto da fatti che spesso non riguardano lo sciopero, ma che tornano utili a chi vuole introdurre ulteriori limitazioni.
Negli stessi giorni in cui il caso Colosseo ha preso le prime pagine dei giornali, con una gigantesca amplificazione mediatica di un fatto che non riguardava lo sciopero, ma un'assemblea regolarmente convocata, in alcuni dei principali siti logistici del paese, pochi manifestanti esterni hanno bloccato gli ingressi con grandi conseguenze economiche e danni per il sistema produttivo e distributivo e per molti lavoratori delle aziende interessate, tutto nella totale disattenzione dei mezzi d'informazione.
La sproporzione tra i fatti e la necessità di proporre soluzioni dovrebbe essere evidente a tutti, in particolare a chi governa il paese, ma evidentemente i problemi più difficili è meglio nasconderli.
Con l'invito a chi governa e a chi fa le leggi a guardare la questione dello sciopero nella sua interezza, dalle azioni e dalle procedure necessarie a limitare le occasioni di conflitto alle responsabilità delle imprese e delle associazioni, che non compaiono mai nella discussione pubblica sulla materia.
I ritardi nei rinnovi contrattuali, il non rispetto degli accordi sottoscritti, il mancato pagamento di prestazioni straordinarie necessarie a far funzionare i servizi, scompaiono nella rappresentazione dei fatti. Gli scioperi sembrano essere senza causa e si dimentica facilmente che scioperare è sempre un sacrificio economico per chi lavora.
Tenuta ben presente la necessità di mettere regole e vincoli anche alle imprese che agiscono nei servizi, oggi quasi inesistenti, e ricordando al Garante degli scioperi che la sua azione dovrebbe riguardare anche i comportamenti delle aziende e non solo la quotidiana censura nei confronti dei lavoratori, non si può negare l'esistenza del problema nel settore dei trasporti.
L'attuale disciplina di legge e la regolamentazione applicativa, in buona parte di emanazione della Commissione di garanzia, nella difficoltà a trovare accordi con le rappresentanze delle imprese, impone limitazioni severe che, se ulteriormente ristrette, cancellerebbero definitivamente il diritto costituzionale all'esercizio dello sciopero.
Il problema, ampiamente riconosciuto, in molti settori dei trasporti risiede nel gran numero dei soggetti proclamanti che, con la stessa titolarità, agiscono dentro la normativa di legge e producono un effetto di saturazione che spesso riempie tutte le poche giornate disponibili allo sciopero che l'attuale normativa consente. La grande maggioranza dei soggetti proclamanti non è soggetto negoziale, non è firmatario di contratti collettivi e spesso lo sciopero è l'unico strumento attraverso il quale si costruisce l'accreditamento nei confronti delle aziende.

Gli scioperi da parte di tutte le organizzazioni sono proclamati esercitando il legittimo diritto costituzionale e dentro le regole vigilate dal Garante.
Da questo problema si può uscire in due modi.
Si può restringere ancora e questo equivarrebbe alla definitiva cancellazione del diritto oppure si può mettere l'esercizio dello sciopero in diretta relazione con la rappresentatività delle organizzazioni proclamanti.
Non c'è necessità di agire sulla legge 146, per questa via a nessun sindacato sarebbe tolto il diritto alla proclamazione, ma le modalità di svolgimento e i tempi di preavviso sarebbero collegati alla reale rappresentatività oggettivamente misurata.
Cgil, Cisl e Uil hanno sottoscritto con Confindustria e con altre principali associazioni d'impresa il protocollo del 10 gennaio del 2014, che disciplina la misurazione della rappresentatività, la conseguente abilitazione ai tavoli negoziali per chi sta sopra il 5% e le modalità certificate di approvazione degli accordi.
L'accordo è stato in seguito sottoscritto e riconosciuto da quasi tutte le organizzazioni sindacali.
Questo consente di affermare che l'applicazione di questo accordo rappresenta un fatto fondamentale anche per la regolazione dell'esercizio dello sciopero, in particolare in un settore complesso come i trasporti.
Se il governo e il parlamento decidono di agire sul tema della rappresentanza sindacale, è bene che provino a tradurre i contenuti dell'intesa tra le parti sociali raggiunta con il Testo Unico e a far discendere da questa regolazione la certificazione necessaria a disciplinare le modalità di esercizio dello sciopero dentro le attuali regolazioni di legge.

Il cambiamento della CGIL è iniziato

di Nino Baseotto, Segretario Nazionale CGIL

Dalla Conferenza di Organizzazione tre priorità: pensioni, fisco e mezzogiorno. Si riparte con una svolta su democrazia, partecipazione, unità sindacale.

Missione compiuta. Il Direttivo nazionale della CGIL ha fatto proprie le indicazioni approvate dalla Conferenza di Organizzazione, che diventano così immediatamente esecutive.
Avevamo detto, fin dall'inizio, che questa sarebbe stata la prima e più evidente differenza rispetto alle Conferenze precedenti e così è stato: abbiamo immediatamente tradotto in regola ciò che la Conferenza ha indicato. Ora si passa alla fase successiva: tutte le Strutture sono impegnate a dare coerente applicazione alle decisioni prese.
Non era un risultato scontato: sia per il contesto difficile nel quale la Conferenza si è svolta, sia perché si trattava di conseguire un più avanzato equilibrio nell'insieme dell'Organizzazione, chiamata a produrre da subito un profondo cambiamento nel suo modo d'essere e di agire.
In primo luogo, si parte con la sperimentazione di forme nuove nella contrattazione che ci aiutino a realizzare l'obiettivo di includere coloro che oggi sono ai margini o sono esclusi e vivono, quindi, il Sindacato come qualcosa di estraneo e lontano rispetto ai loro bisogni e alla loro condizione di lavoro.
Non vogliamo mettere in discussione l'autonomia delle Categorie, bensì sperimentare tutti insieme le soluzioni necessarie a includere gli esclusi, a fare più forte la nostra capacità di rappresentare l'insieme del mondo del lavoro.
In secondo luogo, quanto definito in tema di democrazia e partecipazione ci fa fare passi avanti importanti: maggiore ruolo e poteri a iscritti e delegati e dirigenti eletti, d'ora in poi, da organismi composti in maggioranza da rappresentanti dei luoghi di lavoro e delle Leghe SPI sono novità importanti, destinate a lasciare il segno.
Così come la svolta che abbiamo deciso di imprimere rispetto al nostro radicamento nel territorio è molto importante: un taglio netto alla burocratizzazione delle nostre strutture, meno dirigenti e funzionari nei palazzi e più nel territorio sono la cifra di un processo che avviamo e che significherà – se realizzato a dovere – un cambio di passo radicale nel nostro agire.
Infine, l'investimento strategico sulla formazione sindacale dovrà determinare un salto di qualità nell'arricchire l'Organizzazione a ogni livello di conoscenze e competenze. La formazione come strumento permanente nella "cassetta degli attrezzi" di ogni dirigente e di ogni attivista o delegato.
Questi sono i cardini di un cambiamento non urlato, ma che vogliamo penetri in profondità, inneschi processi virtuosi, determini nuove buone pratiche.
Ma la Conferenza ha lanciato, a mio parere, alcuni altri messaggi a carattere sia esterno, sia interno.
Anzitutto, una proposta forte, esplicita a CISL e UIL per riaprire insieme il cantiere dell'unità sindacale: in tempi nei quali fortissimo è l'attacco al ruolo del Sindacato e della rappresentanza sociale, l'unità d'azione fra CGIL CISL UIL è fondamentale. Bisogna valorizzare ciò che ci unisce, anziché enfatizzare ciò che ci divide.
In questo senso abbiamo indicato tre priorità: pensioni, fisco e mezzogiorno. Fondamentale sarà come il Governo vorrà impostare le cose, a questo proposito, nella prossima Legge di Stabilità e quali di conseguenza saranno le nostre risposte, anche in termini – se necessario – di mobilitazione e di lotta.
In secondo luogo, con la Conferenza abbiamo inteso dare una risposta forte e determinata agli organizzatori del fango che quotidianamente viene gettato contro il Sindacato: la rivendicazione, ferma ed orgogliosa, di ciò che siamo e che rappresentiamo e, nel contempo, la consapevolezza dei nostri ritardi ed errori che siamo determinati a superare.
Non vogliamo solo difendere la CGIL e il Sindacato in generale, ma affermare soprattutto la necessità di una dialettica democratica nel Paese che rifugga da semplificazioni e scorciatoie, dall'idea del principe illuminato che si rapporta direttamente con il popolo, negando la funzione della rappresentanza e della mediazione sociale, che sono, invece, per noi elementi fondamentali della democrazia.
Infine, la Conferenza ha offerto uno spaccato incoraggiante per la nostra Organizzazione, mostrando la ricchezza d'idee e spunti che ci vengono dalle nostre Strutture a ogni livello.
Non abbiamo assistito alla consueta carrellata di interventi di dirigenti a tempo pieno: una platea sempre attenta e presente ha ascoltato e applaudito tante delegate e delegati, che si sono raccontati, hanno espresso certezze e dubbi, proposte, consensi e dissensi, alternandosi a dirigenti nazionali, regionali e territoriali confederali e di categoria; uno spaccato plurale e confederale che ha dimostrato, una volta di più, che allargare la partecipazione, dare più ruolo e potere a luoghi di lavoro e Leghe dei pensionati significa maggiore ricchezza e vivacità per tutta la CGIL.
Ora è iniziato il tempo di dare concreta applicazione a ciò che abbiamo deciso; è iniziato il cambiamento che abbiamo insieme scelto e voluto.
Sta a tutti noi dare slancio al cammino intrapreso, facendo sì che gli organismi dirigenti, a ogni livello, siano i motori di questo cambiamento.
Non abbiamo mai pensato alla Conferenza di Organizzazione come taumaturgica *ora X* per la CGIL, bensì come innesco di un processo virtuoso di cambiamento capace di coinvolgere l'insieme dell'Organizzazione e di agire in profondità.
In questa direzione la Conferenza ha lanciato una sfida che ognuna e ognuno di noi deve sentire il dovere di raccogliere per far vincere la CGIL. Insieme possiamo e dobbiamo farcela.

Una riflessione sul diritto di sciopero

Intervista a Ida Regalia e Cesare Damiano

Questo numero di NOSTOP esce mentre i principali giornali nazionali rincorrono le dichiarazioni di esponenti del governo che indicano la volontà di riscrivere la normativa in materia di regolazione dello sciopero. Un tema delicato che vive nella storia del sindacalismo dei paesi democratici ed è disciplinato in numerose carte costituzionali. La Redazione ha scelto di ospitare un dibattito fuori dalla contingenza, che vuole essere uno strumento di riflessione. Iniziamo con la Professoressa Ida Regalia, che da anni si occupa di relazioni industriali come sua principale materia di studio e l'On. Cesare Damiano, Presidente XI Commissione alla Camera dei Deputati, sottoscrittore di una proposta di legge su questa materia, ex ministro del Lavoro. Nel prossimo numero ospiteremo altri contributi, al fine di dare il giusto spazio a un tema che ha bisogno di un dibattito approfondito.

Nelle ultime settimane, attraverso le pagine dei principali quotidiani nazionali e nel confronto politico, si è riaperto il dibattito sul tema della normativa di regolazione dello sciopero. Il governo ha dichiarato l'intenzione di voler riscrivere le regole con le quali in Italia si utilizza questo strumento. In Parlamento vi sono depositate diverse proposte di legge, ma non si è ancora avviato l'iter di discussione. Dal suo punto di vista, è necessario modificare la normativa e in quale direzione?

Ida REGALIA - Io sinceramente penso che il punto non sia quello di cambiare la normativa. Indubbiamente c'è un problema relativo all'utilizzo dello sciopero nei settori dei servizi in generale e nei trasporti in particolare, ma pensare di cambiare subito la legge non credo sia la strada che produce i migliori effetti.
C'è sicuramente un problema di trovare alternative alla pratica dello sciopero. Ma queste modalità nuove non possono nascere da una legge. Credo che la normativa già dica cose importanti in materia di tutela dell'utenza e imponga già oggi limiti importanti. Certamente, se il legislatore vuole intervenire sulla normativa dello sciopero, è necessario che la nuova legislazione sia accompagnata da una legge sulla Rappresentanza. La normativa oggi esistente era stata pensata quando sullo scenario sindacale c'erano fondamentalmente i sindacati confederali. Oggi il quadro è parzialmente cambiato.

Cesare DAMIANO - Intanto è giusto ricordare che già esiste una legge che disciplina il diritto di sciopero nei servizi pubblici essenziali. La gran parte dei commentatori, politici e non, sembra averlo dimenticato. Quando si lavora in settori che hanno a che fare con i cittadini, l'esercizio del diritto di sciopero subisce delle limitazioni oggettive: ad esempio, per quanto riguarda i trasporti, non solo è richiesto un preavviso, ma nei periodi delle "grandi vacanze", i servizi devono funzionare. Stiamo parlando di Natale, di Pasqua e del mese di Agosto. Quindi la descrizione di una situazione selvaggia, per quanto riguarda questi scioperi, è perlomeno fuori luogo. Detto questo, ritengo che la legislazione in vigore possa essere migliorata soprattutto per quanto riguarda la rappresentatività dei soggetti che possono dichiarare lo sciopero.

In Europa, vi sono normative che regolano in forme diverse l'esercizio del diritto di sciopero, frutto delle diverse storie nazionali. Perché il tema, nonostante in Italia vi sia una delle leggi più restrittive, sembra così acuto solo nel nostro paese? C'è, secondo lei, un diverso modello cui potersi ispirare?

Ida REGALIA -Alcuni paesi hanno normative sullo sciopero, in particolare nei trasporti, molto restrittive. Per esempio, in Germania i macchinisti erano considerati Beamte (funzionari dello stato) e come tali era vietato loro scioperare. Adesso non è più così, ma sono soggetti comunque a molte restrizioni. In altri paesi il diritto di sciopero è legato al referendum: per poter scioperare il sindacato deve aver preventivamente raccolto un elevato livello di consenso. In ogni paese europeo c'è quindi una normativa diversa legata alla storia specifica delle relazioni sindacali. In Francia, indipendentemente dalle regole di legge, ogni tanto lo sciopero scoppia e sfugge di mano ai sindacati. Quest'aspetto è quello che più mi colpisce: indipendentemente dalle regole, lo sciopero ha una sua dinamica di sviluppo. I sindacati in Francia sono organizzativamente deboli, contraddistinti da un tasso di iscrizione molto basso, anche se la copertura contrattuale è molto alta.
Talvolta non sono i sindacati a proclamare lo sciopero, ma è come se nascesse e vivesse di vita propria. Lo sciopero tende allora a trasformarsi in ribellione ed è un indice di debolezza sindacale. Il sindacato, infatti, è forte quando proclama degli scioperi e questi hanno un seguito consistente, ma è anche allo stesso tempo in grado di porvi fine, ottenendo che i lavoratori ritornino al lavoro. In questo senso in Italia i sindacati, almeno quelli confederali, hanno un comportamento prudente e maturo. In generale, non si

può accusarli di eccedere nell'utilizzo dello sciopero. E, soprattutto, essi ne hanno un maggior controllo rispetto alla Francia: controllo che è frutto di un consenso generalizzato. Il vero problema in Italia sono i sindacati corporativi, che o non sono davvero rappresentativi oppure lo sono solamente di un piccolo gruppo. I sindacati di categoria, per come sono nella nostra storia, tendono a mantenere insieme tutti i lavoratori di un settore; i sindacati corporativi sono un'evoluzione del sindacato di mestiere e traggono la propria forza dal rappresentare solo i soggetti più forti o vulneranti del settore in cui operano. Questa differenza, a mio parere, dovrebbe aprire gli occhi ai politici sulla diversità che esiste in ordine al senso di responsabilità. La storia del sindacato tra i ferrovieri è un esempio di questa diversità. Il sindacato confederale sarà sempre più propenso a cercare di farsi carico delle esigenze dell'utenza.

Cesare DAMIANO - In Italia si fa una gran confusione, confondendo l'esercizio dello sciopero con quello dell'utilizzo delle assemblee che si tengono durante l'orario di lavoro. Emblematici sono i casi di Pompei e del Colosseo. Alla fine, il Governo ha esteso le limitazioni dello sciopero anche ai settori della cultura rispondendo a un problema di assemblea retribuita che, con lo sciopero, non aveva niente a che vedere. Molti casi che hanno avuto una grande eco attraverso i media potrebbero essere intelligentemente risolti non scomodando il diritto di sciopero, ma più semplicemente regolamentando l'uso delle assemblee retribuite. Perché non dire che la convocazione di un'assemblea ha bisogno, di norma, di un preavviso di almeno 48 ore e che essa deve essere tenuta all'inizio o alla fine del turno per non intralciare l'attività lavorativa o farla funzionare a singhiozzo? Perché accusare sempre in modo unilaterale i lavoratori e i sindacati senza volgere lo sguardo alle direzioni amministrative che, debitamente avvertite dell'assemblea (anche al fine di poter predisporre strumenti e locali) dovrebbero dare a loro volta un'adeguata informazione ai visitatori e ai turisti in modo tale che si crei il minor disagio possibile? Oppure, perché le amministrazioni non individuano con i rappresentanti sindacali le soluzioni più idonee che consentano di non interrompere il servizio pur garantendo l'esercizio di un diritto democratico come l'assemblea? Purtroppo quello che vince è il titolo del giornale o la notorietà del caso: con Pompei e con il Colosseo il risultato è assicurato.

Ogni volta che si riapre la riflessione sulla regolazione del diritto di sciopero, si apre anche il tema della rappresentanza, della sua misurazione e della loro messa in connessione. CGIL CISL e UIL insieme a Confindustria hanno firmato un protocollo sui temi della contrattazione che, per la prima volta nella storia del paese, chiede una misurazione oggettiva e terza degli aderenti alle organizzazioni sindacali anche certificando il numero degli iscritti. Qual è, secondo lei, la strada migliore per legare la rappresentanza alla regolazione dell'esercizio del diritto di sciopero?

Ida REGALIA - Io sono convinta che, senza una legge, sia impossibile arrivare alla misurazione della rappresentatività. L'accordo sulla rappresentanza è un buon accordo tra i sindacati più importanti, la Confindustria e poche altre organizzazioni datoriali. Se non vi è una legge che ne favorisca l'applicazione generale, rischia di essere usato in maniera opportunistica. Fatta questa premessa, il sindacato confederale ha da sempre legato l'approvazione degli accordi al consenso dei lavoratori. Con l'accordo del maggio 2013 questo legame è codificato. Allora io credo sia necessario legare anche il ricorso allo sciopero, che è uno strumento di pressione nella contrattazione, al consenso dei lavoratori e credo che vada legato al peso specifico dell'organizzazione sindacale che lo proclama e, quindi, direttamente al suo grado di rappresentanza. La nostra Costituzione riconosce il diritto di sciopero come un diritto individuale, ma a "esecuzione collettiva". Il fatto che questo principio costituzionale non sia stato regolato è un vulnus della nostra normativa. E lo è soprattutto nel caso dei servizi in cui lo sciopero si riverbera sull'utente. Credo che non si possa accettare che qualunque piccola organizzazione che non gode di una rappresentanza sufficientemente estesa possa, in virtù unicamente del riuscire a organizzare poche persone che si trovano in una posizione cruciale, bloccare una città.

Cesare DAMIANO - A mio avviso, è necessario cominciare dal tema della rappresentatività dei sindacati e non da una riregolazione del diritto di sciopero. É stata depositata e incardinata alla Commissione Lavoro della Camera una proposta di legge del Partito Democratico che recepisce sostanzialmente l'accordo interconfederale siglato da CGIl, CISL, UIL e Confindustria sulla rappresentatività. Questa legge, se approvata, sancirebbe che, per avere il diritto di negoziare un contratto di lavoro, occorre avere sul piano nazionale almeno il 5% di rappresentatività, come risultato del mix tra iscrizioni al sindacato e voti conseguiti nelle elezioni dei delegati aziendali. Stabilirebbe che, per ratificare un accordo, occorre avere una rappresentatività di singola organizzazione o di una coalizione di sindacati di almeno il 50% + 1. Da qui bisogna partire per poi determinare, attraverso un confronto con le parti sociali, quale percentuale di rappresentatività sia necessaria per poter dichiarare uno sciopero. In questo modo si risolverebbe il problema dei piccoli sindacati di mestiere che possono bloccare a ripetizione il pubblico servizio.

Esistono proposte di legge depositate al Senato che prevedono che, anche per indire un'agitazione sindacale, occorra il 50%+1 di rappresentatività: per noi questo limite non è accettabile perché significherebbe, nei fatti, che nessun sindacato sarebbe in grado di dichiarare uno sciopero. Si tratta, quindi, di individuare una soglia significativamente più bassa.

> Tutta la discussione aperta verte sui nuovi limiti da porre all'attuale legge sempre in capo alle organizzazioni sindacali o ai lavoratori. Non ritiene che andrebbero rafforzate le procedure preventive allo sciopero, con un diverso ruolo e responsabilità delle imprese e dei soggetti istituzionali?

Ida REGALIA - Il processo negoziale si fonda sul riconoscimento che gli interessi sono diversi e talvolta contrapposti e contrastanti. Dico talvolta perché nella realtà non sempre è così. Il conflitto distributivo vede per definizione una contrapposizione strutturale tra le parti; è un conflitto a somma zero: quando devo redistribuire il reddito prodotto tra capitale e lavoro, ogni aumento per l'uno è, in un momento dato, una diminuzione per l'altro. In questo caso, le due parti sono portatrici di interessi confliggenti. Qualsiasi economista neoclassico lo sa bene. Ma talvolta da noi questo dato di fatto è dimenticato; non è così in un paese come la Gran Bretagna, in cui nessuno negherebbe che capitale e lavoro abbiano interessi contrapposti. In altri casi, per esempio in materia di organizzazione del lavoro, gli interessi sono diversi, ma non necessariamente contrapposti. Il processo negoziale prende le mosse da posizioni diverse e, come abbiamo detto, talvolta opposte, ma per sua natura è volto a cercare di comporre le diversità. Questo è il suo obiettivo: giungere a definire nuove norme riconosciute dalle parti. E questo processo può aver luogo in tanti modi; il ricorso alla protesta e al conflitto aperto attraverso l'interruzione del lavoro è una modalità, una delle modalità. In molti paesi la possibilità di ricorrere allo sciopero ha una funzione deterrente, ma non sempre è necessario utilizzarla. Quello che è realmente determinante per l'esito della trattativa non è il ricorso allo sciopero, ma quanto il sindacato sia considerato rappresentativo dalla controparte, ovvero quale sia la sua forza potenziale, anche se non necessariamente esercitata. Se ci fosse una normativa sulla rappresentanza, ne sarebbe modificato profondamente il contesto entro cui le parti si confrontano, rendendo spesso non necessario il ricorso aperto allo sciopero.

Cesare DAMIANO - È evidente che il problema non può essere posto esclusivamente sulle spalle dei lavoratori e dei sindacati e che molto dipende dall'atteggiamento delle aziende. Lo abbiamo visto nel caso delle assemblee e vale anche per il diritto di sciopero. Trovare le soluzioni di applicazione concreta nei singoli luoghi di lavoro sarebbe la cosa migliore.

TARANTO occasione di riscatto del Mezzogiorno?

di Giuseppe Massafra, Segretario Generale CGIL Taranto

Riuscirà il "Piano per il Sud" del governo a liberare le regioni del Mezzogiorno dal "sottosviluppo permanente" e ridare slancio alle attività produttive, avviando una rivoluzione culturale che abbia al centro il lavoro e la dignità delle persone?

La provincia di Taranto, come numerose altre aree del Paese, e in particolare del Mezzogiorno d'Italia, risente in maniera evidente della congiuntura negativa che vede una flessione inarrestabile delle attività produttive e, di conseguenza, il precipitare degli indici di occupazione.
Qualche settimana fa, il rapporto Svimez ha tracciato un quadro desolante della situazione del Sud, definendolo a rischio di "sottosviluppo permanente". Dal 2000 a oggi l'indice di crescita del Mezzogiorno è stato del 13%, poco più della metà dell'indice di crescita della Grecia (24%). Una persona su tre al Sud è a rischio povertà. Più del 62% dei meridionali guadagna meno di 12.000 euro l'anno.
Questa fotografia conferma quanto andiamo sostenendo da tempo e cioè che è assolutamente necessario e non più rinviabile finalizzare ogni sforzo, a partire dal Governo nazionale, a rendere prioritaria la questione meridionale, attraverso investimenti che diano segnali forti in termini di politica dei redditi e sostegno all'occupazione, alla buona occupazione.
Questo è importante per quel che riguarda il Mezzogiorno, è altrettanto vero per quel che riguarda il territorio di Taranto che, per molte ragioni, è diventato esso stesso il paradigma della crisi. Un territorio ricco di complicazioni, a partire dall'annosa e, ormai troppo nota, vicenda ILVA, attraversata da una situazione di grande difficoltà finanziaria e produttiva e in cui, da qualche anno a questa parte, si è aperto un dibattito che va oltre i confini locali, sul conflitto che c'è tra due diritti costituzionali irrinunciabili e che sono Salute e Lavoro.
Taranto è quel luogo dove, più che altrove, si vive come dentro un restringimento della prospettiva, come se per l'uomo non vi fossero alternative oltre il veleno o la fame, come se non ci fosse che da scegliere tra vita e sostentamento. Questo restringimento di prospettiva, questa eccessiva polarizzazione delle posizioni oggi caratterizza la struttura di una società che appare divisa e disorientata, in un contesto di crisi profonda in cui si assiste, ogni giorno, alla cessazione di ogni genere di attività.
La crisi del più grande centro siderurgico di Europa (che solo a Taranto consta di 12000 dipendenti diretti, ai quali vanno aggiunti altri 4000 lavoratori impiegati nell'indotto), non costituisce, infatti, l'unica ragione di preoccupazione per questo territorio. Taranto e la sua provincia vivono oggi uno dei momenti più drammatici della loro storia economica ed industriale anche per quel che riguarda altre grandi realtà quali il Porto e l'Arsenale. Inoltre, altri pezzi dell'economia, sia di tradizione sia di più recente costituzione, stanno rimettendo in discussione la loro permanenza sul territorio, stravolgendo i livelli di produzione, di occupazione e di ritorno economico-finanziario sull'intera area jonica. Parliamo di Teleperformance, di Cementir, di vertenze che investono grandi catene commerciali come Auchan. Parliamo di realtà imprenditoriali, come Vestas, che hanno ridimensionato gli insediamenti sul nostro sito, e altre, come Miroglio e Marcegaglia, che lo hanno definitivamente abbandonato, cancellando ogni tipo di prospettiva non tanto di rilancio ma di permanenza e continuità.
Anche nei settori tradizionali come quello agricolo le cose non vanno meglio: la scarsa propensione all'innovazione alimenta fenomeni di vero e proprio sfruttamento del lavoro, com'è dimostrato dalle recenti cronache.

Il contesto, così descritto, sembrerebbe destinato a non offrire alcuna strategia di uscita dalla crisi. Sembrerebbe destinato a scoraggiare ogni tentativo di costruzione di prospettiva e ogni possibilità di riconciliazione e di apertura ai bisogni della società. Io penso, invece, che questo scenario possa essere considerato una straordinaria opportunità anche per il sindacato, per tornare ad esercitare una funzione di ricomposizione e affermare concretamente il principio di rappresentanza universale. Quello di cui abbiamo discusso anche nella nostra Conferenza di organizzazione.
A Taranto, più che altrove, sentiamo il bisogno di costruire quella visione strategica, quell'idea di sviluppo, partendo dalla trasformazione di un modello produttivo che in parte ha fallito. Un modello spesso consacrato al capitale e alle logiche del mercato e del profitto e che ha perso di vista il fine del bene comune. Che si parli di industria o di agricoltura, di turismo o di commercio, o si cambiano le finalità, gli strumenti e la cultura con cui costruiamo la prospettiva, oppure ogni sforzo teso al cambiamento e al miglioramento delle condizioni risulterà vano.
Questo territorio ha bisogno di ritrovare la propria strada e ha bisogno di scelte coraggiose da parte di chi sente davvero la responsabilità di promuovere e praticare il cambiamento.
Oggi ci si appresta a redigere un piano specifico teso a superare i "piagnistei" che avrebbero arrestato lo sviluppo del Mezzogiorno? Taranto si candida a essere

un pezzo importante del laboratorio Sud! Questo dovrebbe costituire un punto fondamentale del piano per il Sud, per il momento solo annunciato dal Governo. Non è campanilismo, ma si tratta della consapevolezza che a Taranto si gioca una partita che, per le sue caratteristiche, guarda alla trasformazione del modello di sviluppo dell'intero Paese.
Se l'alternativa al modello di sviluppo ci si limita solo ad evocarla, senza capire bene in cosa consista, il rischio è rimanere fermi e dunque impantanati in quella condizione dalla quale ognuno vuole uscire. Dunque occorre uno sforzo a non considerare ogni vertenza aperta sul territorio un problema slegato dal contesto, perché sia che si tratti di ILVA, del suo indotto, o di Teleperformance, o di Porto, o di Arsenale, o del manifatturiero, del sistema terziario, parliamo di questioni che s'incastrano, che disegnano insieme la tenuta di un sistema che si alimenta e si sostiene complessivamente. Non solo perché un lavoratore del Porto o dell'ILVA, molto spesso, è marito, fratello o padre di una lavoratrice del call center, o di una commessa dell'ipermercato, ma perché è in gioco l'assetto di un territorio che parla di prospettiva all'intero Paese.
Taranto ha bisogno di significato, dunque. Le scelte coraggiose sono quelle che permettono un'accurata analisi del sistema sociale, economico e produttivo esistente e sono finalizzate alla costruzione di una visione strategica che affronti le criticità superandole, e tenga conto delle enormi potenzialità già presenti.
Significa invertire il saldo negativo migratorio di questo territorio. Intervenire, cioè, affinché si eviti che le persone che lasciano Taranto siano più di quelle che decidono di restare. La maggior parte di queste persone sono giovani che decidono di partire alla ricerca di migliori opportunità. La disoccupazione giovanile supera il 58% e quei pochi posti di lavoro che si creano sono precari. Questo ci dice come il futuro di Taranto rischia di essere irrimediabilmente ipotecato.
Se non s'inverte questa tendenza, ogni tentativo di costruire nuove fondamenta per garantire prospettiva sarà vano. Occorre fermare questa emorragia, occorre costruire le ragioni per restare, soprattutto nei confronti di quei giovani che sono il vero motore del cambiamento.
Se non si parte da quest'assunto, non si comprende la necessità di sviluppare una strategia che giustifichi la difesa di un patrimonio produttivo seppure nella logica di una sua radicale trasformazione.
La trasformazione passa dalla scommessa dell'ambientalizzazione del centro siderurgico. Lo Stato deve dimostrare concretamente cosa intende per sito di rilevanza strategica, difendendolo e rilanciandolo attraverso investimenti non solo a botta di decreti.
Le istituzioni tutte, a partire da quelle del territorio, devono agire nella convinzione che la scommessa dell'ambientalizzazione sia una strada percorribile, altrimenti è una scommessa senza senso ed è persa in partenza e allora sarà bene occuparsi d'altro, senza perdere tempo!
La difesa del patrimonio produttivo, però, va anche oltre L'ILVA e guarda a quell'humus di diversificazione produttiva, vero antidoto alla crisi. Dalla manifattura all'economia del mare, passando per la rivalutazione attenta delle opportunità che possono derivare dall'avere qui un turismo strutturato, un'agricoltura di qualità, un artigianato e un commercio tutelati.
Ecco perché serve un quadro d'assieme. Che scelga dunque e non si affidi alla pancia di volta in volta. Che dica, ad esempio, se l'asse porto-aeroporto prospettata per Taranto è ancora una via spendibile nell'ottica del progetto di diversificazione economica di questa provincia o no. O se il traffico container possa passare da qui, perché Taranto sia davvero la porta dell'Europa nel Mediterraneo, o ancora si deciderà di spendere tutto altrove.
O che dica, ancora, se la questione delle migliaia di posti di lavoro messi in bilico nella vertenza Teleperformance possa essere affrontata dicendo che Taranto, la Puglia e l'intero Mezzogiorno non sono terra di conquista e che, anzi, qui le distorsioni del mercato attraverso le logiche delle tariffe al massimo ribasso imposte dai committenti non possono trovare avvallo.
Un modello che faccia del settore agricolo un pezzo di economia aggiuntiva su cui innestare i propositi di uscita dalla crisi. Ma questo significa investire sulla qualità e intervenire sulla legalità per sottrarre il settore dallo sfruttamento del caporalato in versione 2.0 (vaucher, agenzie di somministrazione, pullman granturismo per camuffare pratiche antiche di schiavitù).
Un modello che difenda il nostro made in Italy e il nostro made in Puglia, salvando il comparto del mobile imbottito, ma anche l'industria tessile, perché costituiscono eccellenze riconosciute in tutto il mondo e offrono valore aggiunto all'economia del nostro Paese.
Un modello che interrompa la stagione dei crolli nei centri storici e inauguri quella del coraggio. Perché, mentre noi ci attardiamo nel dibattito, c'è un'altra chiesa che crolla, un antico palazzo che viene spogliato e consegnato all'incuria o, peggio ancora, al malaffare e un altro pezzo di memoria che si perde per sempre.
L'elencazione delle priorità è ancora lunga, ma penso che il senso di ogni proposito per affrontare la "questione meridionale" sia quello di praticare una "rivoluzione" che sia soprattutto "culturale". Cultura e cultura del lavoro sono concetti che vanno strappati dall'astrazione accademica, dai dibattiti, dai seminari, per diventare pratica tangibile a partire dalle scuole e finendo nelle fabbriche.
È l'investimento più grande che in questo momento abbiamo l'obbligo di compiere in questa terra in cui anni di indisturbate presenze hanno annientato storia, coscienza e dignità.
Confido dunque che esista la seria volontà di occuparsi di questo nel Piano per il Sud. Confido nel confronto e nel coraggio.
Il coraggio di compiere scelte che non siano quelle imposte dall'austerità europea o dal mercato senza morale. Non scelte che detta la pancia, o il clamore mediatico, ma quelle che suggerisce la testa, capaci di guardare alle prossime generazioni.

La deriva economica della Sicilia

di Michele Pagliaro, Segretario Generale CGIL Sicilia

Come Cgil invochiamo da tempo, inascoltati, un piano reale di riqualificazione della spesa pubblica, la lotta vera agli sprechi e ai privilegi, all'evasione fiscale e alla corruzione e una seria azione riformatrice, tutti obiettivi ancora lontani. Occorrono interventi a sostegno delle famiglie e delle imprese, sapendo che oggi è a rischio la coesione sociale. Bisogna dare attuazione agli accordi di programma per la modernizzazione della rete ferroviaria, della portualità e della logistica. Va invertita una deriva che, oltre che economica, è sempre di più anche sociale e culturale.

La Sicilia vive uno dei suoi periodi più bui. La crisi economica si è, infatti, innestata su una crisi strutturale già difficile, rendendo ancora più gravi le condizioni sociali ed economiche dell'Isola e accrescendo il gap col resto del Paese. Di questo, a oggi, sembra che il governo regionale e quello nazionale non si siano adeguatamente accorti. Mi chiedo quanto bisognerà ancora aspettare per vedere misure che possano realmente invertire una deriva che, oltre che economica, è sempre di più anche sociale e culturale. Le condizioni in Sicilia si sono fatte davvero difficili. Lo sappiamo bene dal nostro osservatorio. Ce lo dicono le vertenze che quotidianamente seguiamo, i lavoratori che bussano alla nostra porta e le cronache di ordinaria disperazione veicolate dai mass media. Ce lo confermano i dati degli istituti di statistica. Nel periodo 2008-2014 il Pil ha registrato un -17%, il valore aggiunto dell'industria è sceso del 40% e del 58% quello delle costruzioni. Abbiamo dimezzato gli investimenti e tra il 2017 e il 2014 sono andati perduti 170 mila posti di lavoro.

Tra il 2011 e il 2015, le imprese attive sono diminuite di 30 mila unità. Negli anni della crisi abbiamo visto scendere i consumi dell'11% e aumentare fino al 23% il tasso di disoccupazione che tra i giovani oggi supera il 57%. L'ultima rilevazione trimestrale dell'Istat ci ha detto che in Sicilia l'occupazione è cresciuta di 32 mila unità, ma è davvero ancora troppo poco per cominciare a parlare di inversione di tendenza, soprattutto in presenza, di un'emorragia nel manifatturiero che non si arresta e di un gap col resto del Paese che non accenna a colmarsi, attestandosi sui 16 punti percentuali. Disaggregando il dato vediamo, infatti, che l'industria ha perso, rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, 4 mila posti di lavoro.
Da anni come Cgil segnaliamo la necessità di intervenire per rilanciare il manifatturiero, settore di cui una regione con 5 milioni di abitanti non può certo fare a meno. La Fiat ha abbandonato Termini Imerese e non è ancora andato in porto alcun progetto

di deindustrializzazione, mentre il 30 settembre è scaduta la cassa integrazione. Dopo il fallimento delle ipotesi Dr Motors, Di Risio e Grifa, si aspetta il piano di ricapitalizzazione di Blutec, che ancora manca e i tempi sono davvero stretti con il rischio che, senza un accordo, a ottobre tutti i lavoratori saranno licenziati e una vertenza da sempre considerata emblematica diventerebbe tristemente il simbolo dell'impossibilità di questa terra di riprendersi.
La Sicilia è diventata più un'area di consumo che di produzione e il sistema produttivo locale arranca sempre di più. Sul manifatturiero riteniamo che occorra partire dall'esistente, ogni giorno sempre più fragile, consolidandolo e qualificandolo ma che, assieme, occorra creare le condizioni per l'innovazione e intervenire sulle infrastrutture. A quest'ultimo riguardo, il crollo del pilone sotto il viadotto Himera, dello scorso aprile, la dice tutta sulle difficoltà in cui si dibattono il sistema produttivo locale e la popolazione stessa a causa dell'insufficienza e dell'inadeguatezza del sistema infrastruttuarale. Si è parlato e si parla di Sicilia divisa in due e per il ripristino definitivo ci vorrà ancora almeno un anno.

La vicenda ha messo in luce uno spaccato allarmante. Ci sono in Sicilia 20 mila chilometri di strade della viabilità minore in condizioni disastrose, per mancanza di manutenzioni e dei necessari interventi. A venire meno è anche la sicurezza: basti pensare che nel 2013 ci sono stati 11.821 incidenti, di cui 284 mortali. C'è una condizione del territorio altrettanto disastrosa, con 34 mila frane stimate ogni anno. Si aggiungono le autostrade e superstrade incomplete come la Siracusa- Gela e la Catania- Ragusa. Dalle difficoltà vengono tuttavia talora segnali importanti. Si è visto, ad esempio, che per raggiungere Catania da Palermo usando il treno si potevano ottenere tempi ragionevoli e che questo tipo di trasporto può avere un ruolo importante rendendo l'intermodalità un obiettivo raggiungibile. Oggi c'è un piano di investimenti e sviluppo delle Ferrovie che lascia ben sperare e il completamento della tratta Messina- Catania- Palermo con il raddoppio è stato inserito nel piano sblocca cantieri. Ci sono già ritardi nei piani attuativi, ma il provvedimento c'é.
Analogamente per i porti. È chiaro che la Sicilia deve valorizzare la sua insularità e trovare nel sistema portuale uno dei suoi punti di forza. È per questo che il piano nazionale deve essere integrato in modo da prevedere al suo interno questa realtà.
Se guardiamo al trasporto pubblico locale, la situazione non è delle migliori e questo anche a causa delle difficoltà finanziarie della Regione che hanno fatto abbattere sul settore la scure dei tagli. Il sistema oggi è insufficiente, finanziato in maniera inadeguata e fonte paradossale di sprechi. Andrebbe operata una riorganizzazione sempre nell'ottica dell'intermodalità, ma il governo guidato da Rosario Crocetta annaspa e di riforme e di piani, tra cui quello regionale dei trasporti, non si vede neanche l'ombra.
A tenere banco in questi mesi nella politica regionale sono stati le difficoltà politiche del governo, i continui cambi di assessori e polemiche di vario genere, ma anche l'emergenza finanziaria di una regione che oggi non ha più le risorse necessarie per la copertura della spesa corrente e mette in campo, di volta in volta, improbabili piani di rientro che, immancabilmente, colpiscono i lavoratori e artifizi di vario genere che mostrano la corda nel giro di breve tempo.
Come Cgil invochiamo da tempo, inascoltati, un piano reale di riqualificazione della spesa pubblica, la lotta vera agli sprechi e ai privilegi, all'evasione fiscale e alla corruzione e una seria azione riformatrice, tutti obiettivi ancora lontani. Per quanto riguarda le riforme, quella sofferta delle province ha avuto tempi di gestione lunghissimi, il risultato finale è lontano dalle aspettative e la legge rischia peraltro di essere impugnata dal Consiglio dei ministri, come è avvenuto per la riforma degli appalti, in precedenza per la finanziaria e come rischia di accadere per la riforma del sistema di gestione delle risorse idriche. L'emblema dell'azione di un governo che demolisce senza costruire è la situazione della formazione professionale. Anche in questo caso, l'iniziativa della Cgil nel denunciare sprechi, storture e malaffare è stata continua in questi anni, in solitaria ma sempre pressante. A un certo punto la politica si "accorge" di come vanno le cose, sotto lo stimolo anche dell'azione della magistratura e interviene con l'accetta. Aspettiamo ancora una riforma capace di restituire alla Sicilia un sistema formativo adeguato e in sintonia col mercato del lavoro e ai lavoratori la serenità e la fiducia. Aspettiamo anche che si avvii la riforma del sistema di gestione dei rifiuti.
A fronte di tutto ciò, stiamo lavorando, per costruire un'iniziativa confederale unitaria a carattere regionale, assieme a Cisl e Uil. Percorso non semplicissimo ma, a mio avviso, inevitabile. C'è da trovare rimedi alla crisi finanziaria, alla desertificazione industriale, alla povertà che dilaga, alla continua perdita di capitale umano sotto forma di emigrazione; c'è da riformare la pubblica amministrazione. Sono queste le priorità da affrontare. La Sicilia ogni anno registra l'indice di Gini più alto, ha il primato della povertà relativa (25,5%), della povertà assoluta (10,2%) e della deprivazione (50,2%) con 1.071.000 famiglie, di fatto, in situazione di sofferenza. Occorrono interventi a sostegno delle famiglie e delle imprese, sapendo che oggi è a rischio la coesione sociale. Bisogna dare attuazione agli accordi di programma per la modernizzazione della rete ferroviaria, della portualità e della logistica. Tutto ciò con la consapevolezza della necessità di interventi di infrastrutturazione immateriale che facciano crescere il welfare. Ma anche del fatto che non si può continuare a scaricare la crisi sulla pelle dei lavoratori, cosa accaduta con l'abbassamento del livello di guardia in tema di sicurezza, che ha comportato nelle ultime settimane quattro morti sul lavoro nell'area industriale siracusana. Al governo regionale chiediamo una svolta e un cambio di passo con l'apertura di un confronto costruttivo. È chiaro, però, che è fondamentale l'azione del governo nazionale che, solo di recente, dopo la pubblicazione dei disastrosi dati Istat, si è accorto che esiste una parte del paese, il Mezzogiorno, abbandonata a se stessa.
Quella sul Mezzogiorno è una battaglia che la Cgil ha sempre portato avanti e sulla quale oggi non tollera più che si perda tempo. Pare che il Sud sia ora nell'agenda del governo Renzi, ma le rassicurazioni e le pacche sulle spalle non ci bastano. Vogliamo i fatti, che l'annunciato business plan diventi realtà, che siano messe a disposizione risorse, ci siano investimenti nell'ottica di una visione generale e di una strategia complessiva che ridiano respiro al Mezzogiorno e alla Sicilia in termini di economia, lavoro e qualità della vita di cittadini che contribuiscono regolarmente pagando le tasse senza ricevere, però, in cambio servizi adeguati.

La solitudine del lavoro

di Nino Cortorillo, Segretario Nazionale Filt-Cgil

Il lavoro sembra non sia più una delle componenti fondamentali della vita umana. Non solo per il reddito che consente di progettare per sé e altri la propria vita, ma come luogo in cui si entra a far parte di una comunità viva, dove si possa entrare in relazione personale, mettere in gioco le proprie capacità e aspirazioni. E resta senza risposta la solitudine del lavoratore. E spesso nostra, a partire dai nostri delegati o da coloro che più sono esposti al rapporto con i lavoratori.

Esistono analisi o indagini che riescano a rispondere alla semplice domanda di cosa attraversa il mondo del lavoro e quali opinioni, attese abbiano oggi i lavoratori?
E, se non appare eccessivo, esiste un mondo del lavoro che non sia una semplice formula verbale come meridione, donne, giovani o i pensionati?
Esiste un minimo comune denominatore che leghi realtà, luoghi e opinioni diverse o siamo di fronte ad una trasformazione avvenuta negli anni che ci porta a confondere il mondo del lavoro con la semplice sommatoria, spesso contraddittoria, di interessi diversi, di composizioni sociali differenti?
Io penso che non esista o almeno io non lo vedo e nemmeno ho un filo che mi aiuti a tenere insieme le diversità. Che io vedo divaricarsi sempre più.
La realtà del lavoro è sempre stata un insieme di realtà differenti. Lavoro pubblico e privato, lavoro in grandi imprese o piccole, tra imprese straniere o locali, tra nord e sud, tra protetto in un monopolio o esposto alla concorrenza, tra lavoro stabile o precario, tra lavoro molto professionale o meno. Esisteva, però, quel filo che legava le tante e diverse attese di migliorare la propria condizione di lavoratore in una delle tante realtà in cui viveva, con una prospettiva di avanzamento sociale generale. Direi che era visibile il riconoscimento di valore del lavoro e della persona.
A questo hanno contribuito le visioni politiche e sindacali che hanno convissuto nel nostro paese.
Senza un'idea d'insieme del lavoro e senza una pratica sindacale vissuta in ogni luogo di lavoro, le culture politiche e sindacali delle grandi confederazioni, a volte anche trascinando quelle dei sindacati autonomi, non avrebbero potuto agire con obiettivi comuni.
Con una sintesi forzata direi che le conquiste dentro ogni luogo di lavoro facevano parte di una conquista generale nel paese. O anche l'inverso. Con molta dialettica e anche aspri scontri tra le esigenze generali e quelle particolari. Con interessi che si componevano e scomponevano.
Ma dentro una capacità di sintesi e capacità di assorbire le diverse spinte e richieste.
Esisteva un rapporto con la politica e con i partiti, divenuto via via più debole sia perché sono scomparsi o cambiati i partiti della prima repubblica sia perché quei legami avevano perso la loro ragione storica.
Ci si poteva identificare in una visione di classe, in una idea di sindacato solidaristico o contrattuale. Idee con scontri aspri, ma non erano visioni antitetiche.
Il lavoro come dimensione non solo economica, era una dimensione identitaria personale e collettiva con la quale milioni di persone erano entrate a pieno diritto nella società. Il lavoro industriale per un emigrante del sud poteva essere estraniante così come per chi era contadino ed era legato anche a un ciclo naturale del lavoro così diverso dai ritmi della fabbrica.
Vi era l'incontro con la gerarchia della fabbrica contro di cui però si poteva e si doveva lottare. Con forme e modalità, ed esiti, diversi da quelli presenti nelle campagne. La lotta nelle campagne era un'esigenza di sopravvivenza, di uscita da un vassallaggio brutale; la lotta nelle fabbriche trovava una dimensione sindacale, luoghi organizzati, continuità di azione, regole e diritti minimi.
Il contadino e chi emigrava era pressoché privo di un'ascesa sociale. La fabbrica aveva più livelli di comando, un'organizzazione interna, più specializzazioni professionali. Offriva opportunità individuali e sociali. La disoccupazione era quasi assente e si poteva uscire da un lavoro per cercarne un altro.
Cambiava il paese e le conquiste dentro i luoghi di lavoro avvenivano insieme alle conquiste sociali.
Un welfare che ci avvicinava ad altri paesi europei. Accesso alla scuola, alla sanità pubblica gratuita, pensioni dignitose.
Il lavoro, il mondo del lavoro, i lavoratori, le molte dimensioni di cui il sindacato doveva occuparsi esistevano e si sostenevano attraverso obiettivi e una rete di delegati e di partecipazione senza eguali

per nessun'altra organizzazione sociale. Attraverso il lavoro, e attraverso la partecipazione sindacale, le persone mutavano la propria condizione sociale ma, soprattutto, avevano la straordinaria opportunità di interpretare il mondo e mutare la società.
Diversamente da una lettura ormai consolidata, ritengo che le conquiste più importanti furono preparate negli anni '60, ma si realizzarono nei primi anni '70. Quando le conquiste sociali, a partire dallo Statuto, si unirono a quelle civili, divorzio, legge sulla famiglia etc.
Quando avviene lo spegnersi, lentamente, di questo modello? Io penso tra gli anni '80 e gli anni '90.
Cambia radicalmente la fabbrica, entrano in crisi le grandi filiere industriali (elettronica, chimica, auto, siderurgia), la dimensione delle imprese; si avverte che le industrie al sud non hanno creato un tessuto economico nuovo ed entrano in crisi; il debito pubblico diventa insostenibile (ben prima dei vincoli europei); le tante utility e imprese di servizi pubblici si dimostrano, in molti casi, sacche di inefficienza e clientela; la competitività basata su costo del lavoro e svalutazione che non compensa l'assenza di politiche industriali e di investimenti pubblici e privati.
Cambia progressivamente tutto. E cambia, spesso, senza alcun governo che indirizzi le scelte. Il cambiamento porta essenzialmente a doversi difendere, all'attenuazione del danno. E, in una sintesi brutale, il lavoro e tutto quello che aveva significato inizia progressivamente a perdere di ruolo e di valore.
Non tutto si muove e retrocede, non avviene mai, in forma lineare, percepibile ed evidente. Ma la spinta quasi anarchica, senza controllo, nell'economia, nella società e nella politica, fa venire meno il ruolo fondamentale del sindacato. Diventa evidente la difficoltà ad avere un progetto. L'assenza di fronte ad una realtà ferocemente mutata di un progetto riformatore, di una strategia di lungo periodo.
Se la realtà mutava le condizioni del lavoro, la sola difesa non poteva bastare. Ma mentre nelle fasi di crescita economica l'obiettivo è come redistribuire ricchezza prodotta o come generare nuovi diritti, nelle fasi di crisi la trasformazione andava assunta come tema e luogo dell'azione del sindacato. Si avverte incompiuta la difficoltà di avere il ruolo precedente e la difficoltà di averne uno nuovo. Si resta ostaggio di scelte tattiche, tra tentativi di innovazione e immediati ritorni a una difesa del passato che già non esisteva.
Nello stesso tempo, fenomeni economico sociali come la globalizzazione e i fenomeni immigratori sono vissuti come attacchi alle proprie sicurezze. Non a caso alimentati con letture ideologiche a destra e a sinistra. In realtà, sintomi entrambi della difesa di un'arcana felix non più presente. Aumenta la difficoltà a contenere sia le conseguenze nei luoghi di lavoro date dalla crisi e dalla ristrutturazione del sistema produttivo (sia industriale che nei servizi pubblici), sia gli impatti generati da nuove leggi nel mercato del lavoro (con una precarietà sempre più estesa), sia le continue modifiche del sistema pensionistico.
Impatti che hanno, di fatto, determinato una crisi di consenso e rappresentanza. Uno sgretolarsi continuo nei rapporti di fiducia. Un consenso precario che è messo in forse ad ogni occasione e davanti ad ogni scelta.
E questo non deriva da scelte sindacali moderate o radicali, ma dal fatto che il lavoro dipendente e quello precario o quello assente non hanno più una sintesi né politica né sindacale efficace. A quando risale l'ultimo accordo importante? Ancora alla concertazione inizi anni '90. Dopo, solo migliaia di accordi (spesso per crisi, licenziamenti o ristrutturazioni), rinnovi di contratti sempre più difficili, scioperi generali e manifestazioni. Ma senza mai essere fuori da una difesa o una pura azione di contrasto. Le stesse piattaforme confederali hanno richiesto più tempo ad essere scritte che a sparire dalla scena.
Si sente l'assenza di intuizioni nelle analisi e nelle proposte che sembrano più costruite per soddisfare il quadro attivo iper politicizzato che per produrre un cambiamento o raggiungere un accordo.
La stessa politica e i partiti non hanno più un legame, né sociale né politico, con il mondo del lavoro. E, come dimostrato in più elezioni, gli operai hanno votato a destra, lega compresa, e alle ultime europee Renzi (nella fase di maggiore rottura tra sindacato e sinistra). E i giovani, al lavoro e disoccupati, sono la componente più rilevante dei 5 Stelle.
I lavoratori sono diventati solo elettori.
Oggi vedo tra i lavoratori un senso evidente di frustrazione e di insicurezza individuale e collettiva. Ci si sente esposti al presente e a un futuro che ha perso il carattere positivo che aveva.
Insieme a questo le opinioni, le possibili scelte avvengono ancora nei luoghi di lavoro, ma sono influenzate e spesso stravolte dai nuovi modelli di comunicazione che cambiano non solo la relazione ma i modelli di confronto.
I cosiddetti social network, anziché fornire luoghi più ampli di discussione, sono

diventati i catalizzatori di impulsi violenti e semplificazioni brutali della realtà.
In molti casi, il dibattito assembleare o le relazioni dirette tra le persone sono stati sostituiti da forum nei quali principi di ascolto e tolleranza sono spesso assenti.
Se posso sintetizzare tra un ieri e un oggi direi che ieri il movimento dei lavoratori con le sue azioni e il suo consenso condizionava l'intera società, oggi quanto avviene nella società condiziona il mondo del lavoro. Importando, se non fingiamo di non vedere, anche culture pericolose verso gli immigrati. A cui si aggiunge un sentimento sempre più diffuso, sul modello dell'antipolitica, che coinvolge anche il sindacato. Sentimento che si supera solo attraverso il rapporto diretto .
Io percepisco, non avendo altra analisi su cui basarmi, una sorta di polarizzazione e insieme frammentazione che attraversa il lavoro. Nelle imprese e nei luoghi di lavoro ci si rifugia individualmente o in gruppo, in quello che emerge essere il problema di quel momento. Ma quel problema, certamente reale, è spesso vissuto come se fosse estraneo ad un contesto più grande. Questo determina una iper semplificazione della realtà.
Nel campo nazionale si assiste, invece, a una lettura sempre più politicizzata e radicalizzata. Almeno nei contenuti verbali.
Proprio ora che i legami, e direi i rapporti, con i partiti, soprattutto a livello nazionale, sono quasi azzerati, aumentano le letture degli avvenimenti come se fossimo parte dell'agire politico.
La stessa idea di coalizione sociale nasce dentro questa mancanza di separazione tra agire sindacale e agire della politica. Anzi, più si radica la sfiducia dei lavoratori, più si cerca fuori dalla propria azione sindacale la risposta. Per questo molti sindacalisti si sono trasferiti dai tavoli di trattativa agli studi televisivi.
Restiamo indecisi tra un progetto riformatore e una politica dei piccoli passi. Si conoscono le criticità, si conosce quali saranno i punti su cui governo e datori di lavoro agiranno, ma si resta spesso pietrificati nell'attesa, lasciandoci solo una inerziale contrapposizione a decisioni assunte.
Quello che resta senza risposta è però la solitudine del lavoratore. E spesso nostra, a partire dai nostri delegati o da coloro che più sono esposti al rapporto con i lavoratori.
Il lavoro sembra non sia più una delle componenti fondamentali della vita umana. Non solo per il reddito che consente di progettare per sé e altri la propria vita, ma come luogo in cui si entra a far parte di una comunità viva, dove si possa entrare in relazione personale, mettere in gioco le proprie capacità e aspirazioni.
Aldilà degli indici di reddito, PIL o disoccupazione che potranno migliorare, il mondo del lavoro sembra diventato un luogo privo di interesse per la politica e anche per la cultura. Mi interessa poco aggiungere una critica al governo, ma certo siamo di fronte ad un mutamento radicale del maggior partito di sinistra verso il sindacato e il lavoro.
I toni manifestano distanza, distacco e spesso disprezzo. E certo non pareggiamo i conti bilanciando, allo stesso modo, con le nostre parole e i nostri toni.

Perché tutto possiamo permetterci tranne che diventare un soggetto ininfluente o che sarà costretto a mutare pelle senza averlo voluto o rinchiuso in recinti sempre più politici e fintamente radicali. Perché l'unica radicalità utile è quella capace di rimettere al centro il lavoro e i lavoratori.

Il frutto del mio benessere, un'assicurazione UniSalute

Quando si parla di salute è meglio essere chiari. Con i Piani Sanitari UniSalute hai maggiore comfort in caso di ricovero, visite tempestive e più opportunità nella scelta del medico.
UniSalute offre coperture sanitarie vantaggiose per il settore trasporti su gomma, ferro, mare, aria e per i lavoratori dei porti e delle agenzie marittime.
Affidati ad UniSalute, l'assicurazione che pensa a farti stare bene, sempre.

UniSalute, un nuovo modo di guardare all'assicurazione

UniSalute
SPECIALISTI NELL'ASSICURAZIONE SALUTE

www.unisalute.it
numero verde 800 114444

Unipol GRUPPO

Immigrazione: dall'emergenza a una politica europea

di Pierfrancesco Majorino,
Assessore alle politiche sociali e cultura della salute
Comune di Milano

Un pezzo di Europa sulla questione immigrazione si sta finalmente svegliando. Così il tema dell'asilo europeo, di regole condivise, di un ribaltamento degli accordi di Dublino, irrompe finalmente con la doverosa intensità sulla scena pubblica.
Ancora una volta, tutto questo poteva accadere ben prima, contribuendo a limitare fatiche e drammi. Da Milano ci permettiamo, dall'autunno del 2013, di ripeterlo noiosamente.
Evidentemente, però, finché le tragedie, con il loro portato di immagini strazianti, alcune terrificanti, non si accumulano, il modo di ragionare complessivo di un bel pezzo della politica (e pure della cultura e dell'informazione) non si accorge semplicemente della portata reale delle cose.
Basti pensare, ad esempio, al colpevole ritardo dell'Italia nel non utilizzare il semestre di Presidenza Europea per fare di questi temi un'ossessione positiva del Vecchio Continente. Ma tant'è.
Oggi, che il tavolo di confronto è, nei fatti, aperto e che il governo Renzi sta insistendo con la doverosa convinzione a livello continentale, bisogna avere la forza di tentare di uscire dalla logica della pura emergenza mettendo in campo alcune misure di breve e medio periodo.

Mi limito, schematicamente, a riproporne alcune.
1) Nel riflettere di una politica europea comune su queste materie bisogna partire da ciò che accade al di là del Mediterraneo. Da una parte, come è spesso ripetuto, comprendere come sia possibile investire la comunità internazionale di una presenza direttamente "là", pure nell'organizzazione di campi e profughi. Dall'altra, avere il coraggio di strutturare il "viaggio" dei migranti e di non lasciarlo nelle mani delle organizzazioni criminali.
In questo quadro bisognerebbe, inoltre, valorizzare l'opportunità costituita dal "reinsediamento", che è una pratica già esistente che garantisce la possibilità di effettuare "screening" nei paesi terzi per poi mandare chi è riconosciuto rifugiato nei Paesi Ue, legalmente e in sicurezza (gli Stati Uniti, pur in un contesto diverso, gestiscono buona parte del loro sistema di asilo attraverso questo strumento). Un programma comune europeo esiste dal 2009, ma sono solo 13 i Paesi membri che vi aderiscono. E l'Italia, ad oggi, non è tra questi.
2) Si deve, com'è ripetuto, a volte intendendo cose differenti tra loro, porre mano al tema di un diritto d'asilo europeo condiviso. Ribaltare gli accordi di Dublino è la logica conseguenza di ciò. Ma l'Italia può e

deve evitare di aspettare. Se parte dell'Europa su questo terreno non dovesse mostrare capacità di ascolto, infatti, il nostro Paese potrebbe, almeno per i siriani (e magari pure per gli eritrei), richiedere l'applicazione della Direttiva n. 55 del 2001. Si tratta di una decisione che deve prendere il Consiglio e permetterebbe il rilascio di un permesso temporaneo per motivi umanitari valido su tutto il territorio UE. Così le famiglie siriane potrebbero viaggiare regolarmente in Europa senza doversi mettere nelle mani dei trafficanti di terra.
Svezia e Germania hanno già *de facto* sospeso il regolamento di Dublino, con la decisione di accogliere automaticamente i cittadini siriani. L'Italia potrebbe portare sul tavolo del Consiglio questa proposta dando così una risposta concreta a chi parla di solidarietà e responsabilità condivisa.
Un ulteriore passo, più "estremo", infine, potrebbe prevedere l'utilizzo dell'articolo 20 del Testo Unico sull'immigrazione, incentrato su una scelta unilaterale di un Paese solo che, in pratica, concede un permesso temporaneo di superamento delle proprie frontiere ad una specifica comunità di migranti.
3) Si deve sapere che un "sistema comune europeo" non potrà mai esistere finché una persona riconosciuta come rifugiato in Italia non sarà considerata tale in Francia o in Spagna o altrove. Esiste Schengen, ma ci sono alcuni cittadini che sono diversi dagli altri. Il mutuo riconoscimento delle decisioni di asilo è un pilastro essenziale di un sistema comune europeo. L'Italia aveva provato a portare questo tema in Europa sotto il governo Letta, durante uno dei tanti Consigli Europei, ma la discussione non si è neanche svolta. Ci vogliono cambiamenti reali e l'approvazione del mutuo riconoscimento è sicuramente uno di questi.
4) A livello nazionale, si deve rimettere mano radicalmente al sistema interno di organizzazione dell'accoglienza. Mancano spesso mezzi, informazioni, banalissime modalità di coordinamento tra territori. Guardandola dal punto di osservazione di chi ha contribuito a gestire l'accoglienza di oltre 76mila persone in transito da Milano da 22 mesi, si ha l'impressione di un'approssimazione dei nostri apparati statali semplicemente spaventosa. In quest'ottica va proprio rivoluzionato il sistema. Serve personale adeguato e un rapporto costante con il Terzo Settore.
Tutto può tradursi perfino nell'istituzione di un Ente autonomo (un'Agenzia nazionale che coordini e gestisca?) o nel rafforzamento degli organismi esistenti. Basta essere consapevoli che l'oscena propaganda leghista di questi mesi ha trovato una facile sponda nei tanti "buchi" del sistema nazionale.
In particolare, si deve provvedere a istituire un corridoio umanitario (Milano è pronta da tempo) per i transitanti (coloro che a regole vigenti non richiedono asilo e non sono identificati, finendo poi per varcare le frontiere a bordo di TIR e furgoni), e a rafforzare il sistema SPRAR per i richiedenti. Gli strumenti normativi per farlo esistono già (proprio la Direttiva 55, per esempio), basta decidere di applicarli.
In questo quadro, poi, va posta con maggiore intensità attenzione ai meccanismi di gestione del sistema dell'accoglienza. Il tema della trasparenza è parte di questo argomento.
Sull'immigrazione girano, per dirla brutalmente, un sacco di soldi. Denaro che nei territori non è sempre gestito attraverso identiche metodologie. Mafia Capitale, o i sospetti che coinvolgono esponenti del governo, sono lì a raccontare di una degenerazione che va colpita con durezza.
Per questo, come Amministrazione comunale abbiamo appena deciso di introdurre procedure totalmente nuove per dare vita a un meccanismo nei fatti di "accreditamento" che proponiamo poi a tutto il Paese. L'accoglienza non può essere fatta dagli amici degli amici.
5) Va abrogata la Legge Bossi-Fini, la madre culturale dei processi di legittimazione della clandestinità - con il suo ridicolo e irrealizzabile meccanismo che costruisce un nesso tra avere un lavoro ed essere regolarmente presenti sul nostro territorio - ricostruendo un grande dibattito nel Paese che sappia coinvolgere le città, il terzo settore e le Comunità di migranti su quali leggi oggi siano più efficaci per "accogliere e includere", affrontando e sconfiggendo i fantasmi della paura.
6) Si deve, e ciò chiama in causa il Pd innanzitutto, fare battaglia politica e culturale a testa alta. Questioni come il riconoscimento del Diritto di cittadinanza per chi nasce in Italia o l'investimento nelle scuole per il superamento delle barriere culturali ed etniche - tematiche queste e quelle non direttamente connesse alla vicenda dei "profughi" - devono segnare il protagonismo di una nuova sinistra orgogliosa di sé.
In altre parole, valori di riferimento, scelte politiche e comportamenti concreti nei processi attuativi devono tenersi tra loro e alimentarsi reciprocamente. Nella consapevolezza che il grande esodo con cui facciamo i conti in questi mesi è qualcosa con cui continueremo a misurarci nei prossimi anni.

Il sistema previdenziale *tra rigidità e prove di flessibilità*

di Fulvia Colombini, Presidenza nazionale INCA CGIL

Da parecchio tempo la discussione pubblica sull'adeguatezza delle regole del nostro sistema previdenziale e sulla necessità di introdurre elementi di flessibilità vedono confrontarsi sullo scenario politico e sindacale pareri e ipotesi diversi, ma che non trovano mai un denominatore comune, sia sulle priorità da affrontare sia sulle risorse necessarie. Il difetto peggiore che imputiamo alle attuali regole di pensionamento, che sono state fortemente e repentinamente inasprite dalla legge Fornero con la riforma varata a fine 2011, è la mancanza di flessibilità che consenta alle persone l'utilizzo di diverse possibilità sulla base delle loro condizioni materiali e scelte personali legate al mercato del lavoro, alla salute, al contesto familiare, alla tipologia di lavoro svolto. Oggi, le possibilità di andare in pensione si sono ridotte fortemente, costringendo lavoratrici e lavoratori dentro rigidità insuperabili.

Il sistema previdenziale italiano è un sistema a ripartizione, cioè con i contributi che sono versati da tutti i lavoratori nei vari fondi; l'Inps provvede a pagare le pensioni a tutti coloro che hanno già maturato il diritto e a coloro che lo matureranno in seguito. Si tratta di un sistema alla cui base è prevista una solidarietà intergenerazionale perché sono le generazioni degli attivi a garantire le pensioni a coloro che sono a riposo. Per questa ragione si comprende come il sistema previdenziale italiano sia molto interconnesso con l'andamento del mercato del lavoro, perché più il tasso di occupazione è elevato, maggiori sono le garanzie per continuare a garantire le prestazioni negli anni a venire.

È del tutto evidente come questi sette lunghi anni di crisi, che hanno fatto registrare altissimi livelli di disoccupazione, con una forte spesa assistenziale erogata per gli ammortizzatori sociali, con un Pil continuamente in discesa, abbiano avuto ripercussioni negative sull'intero sistema. Diventa prioritario, a nostro avviso, individuare e privilegiare misure a sostegno dello sviluppo e della ripresa occupazionale; questione che la Cgil pone da anni, ma che finora non ha visto interventi significativi.

Esaminiamo ora per sommi capi quali siano concretamente le possibilità che si presentano a coloro che oggi sono occupati o che non sono ancora usciti dal mercato del lavoro o che, pur non lavorando perché disoccupati, non hanno ancora maturato i requisiti per poter richiedere l'agognata pensione. Innanzitutto, vale la pena di ricordare che nei prossimi cinque/sette anni usciranno dal mondo del lavoro, verso la pensione, quasi tutti quelli che al 31 dicembre 1995 avevano già accumulato almeno 18 anni di contributi e che, quindi, potranno ancora godere del sistema di calcolo interamente retributivo fino al 2011 e il pro quota contributivo (previsto dalla legge Fornero del 2011) per gli anni che intercorrono dal 1 gennaio 2012 al momento del pensionamento. Rimarranno in servizio le coorti di lavoratori e lavoratrici che usufruiranno del calcolo misto, ovvero retributivo per la quota maturata sino al 31 dicembre 1995 e contributivo per il periodo restante. Con il passare del tempo acquisteranno sempre più consistenza numerica coloro che hanno cominciato a versare i contributi a partire dall'1 gennaio 1996, che andranno in pensione con il calcolo totalmente contributivo, il cui principio si basa sul pagare al futuro pensionato la rendita derivante dal montante dei contributi versati. Tale sistema non prevede elementi solidaristici al proprio interno, che possano mitigare gli effetti sulle pensioni più povere, come ad esempio l'integrazione al minimo che oggi è prevista. Per brevità di spazio non è possibile in questa sede approfondire le tematiche legate al sistema contributivo che meriterebbero una trattazione a sé stante, a venti anni di distanza dalla sua introduzione.

Vediamo ora quali sono le possibilità disponibili per raggiungere la sospirata pensione. Esistono, in via generale, due tipi di pensione: di vecchiaia e anticipata. Con la prima si può andare a riposo al raggiungimento di una certa età che nel 2015 è di 63 anni e 9 mesi per le donne dipendenti private, un anno in più per le autonome, di 66 anni e 3 mesi per gli uomini dipendenti privati, pubblici e autonomi, idem per dipendenti uomini e donne del pubblico impiego; per andare in pensione di vecchiaia occorre aver raggiunto un minimo di 20 anni di anzianità contributiva.

L'età del pensionamento varierà nei prossimi anni perché ai limiti anagrafici oggi previsti sarà aggiunta la "speranza di vita" che, per il triennio 2016/2018, è già stabilita in 4 mesi aggiuntivi. Per le donne ci sarà a breve un ulteriore inasprimento perché le lavoratrici, a partire dall'1 gennaio 2016, potranno andare in pensione di vecchiaia solo al compimento di 65 anni e 7 mesi, se dipendenti private, a 66 anni e 1 mese se autonome. Un'altra tipologia

generale è rappresentata dalla pensione anticipata, alla quale si può accedere al raggiungimento di un determinato requisito contributivo che, per il 2015, ammonta a 41anni e 6 mesi di contributi per le donne e 42 anni e 6 mesi per gli uomini. Il prossimo anno a questo requisito saranno aggiunti ulteriori 4 mesi di "speranza di vita", spostando ancora più in là il traguardo.
La legge di stabilità del 2015 ha abolito la penalizzazione per coloro che accedevano alla pensione anticipata pur in possesso del requisito contributivo, ma senza aver raggiunto il requisito dell'età che la legge Fornero aveva stabilito. Pertanto, fino al 31 dicembre 2017, si potrà conseguire il diritto alla pensione anticipata al raggiungimento del solo requisito contributivo; è utile ricordare che nelle intenzioni del legislatore, dall'1 gennaio 2018, le penalizzazioni legate all'età saranno reintrodotte.
Per le donne vi è un'ulteriore possibilità, in vigore fino al 31 dicembre dell'anno in corso, di accedere alla pensione attraverso la cosiddetta "opzione donna" con la quale si ottiene il pensionamento, optando per il calcolo interamente contributivo che riduce notevolmente l'importo pensionistico, al raggiungimento entro la fine del 2015, dei requisiti congiunti di 57 anni e 3 mesi di età e 35 anni di contributi, se dipendenti private, oppure 58 anni e 3 mesi di età e 35 anni di contributi se lavoratrici autonome. Nonostante la penalizzazione economica, che si aggira intorno al 30% dell'assegno e si ripercuote per tutto l'arco della vita, le donne in questi anni hanno utilizzato questa possibilità in misura significativa. Ne hanno usufruito soprattutto le lavoratrici che, per effetto della crisi economica, hanno perso il lavoro, con scarsissime probabilità di riioccuparsi, oppure le tante donne che si sono trovate a dover fare i conti con le necessità familiari di conciliazione oppure chi, per problemi di salute, non ce la fa più.
Abbiamo chiesto al Ministro del Lavoro di prevedere un prolungamento di tale opzione anche dopo il 2015, perché, anche se penalizzante sul piano economico, è rimasta l'unica possibilità di uscita anticipata.
Coloro che hanno cominciato a lavorare dall'1 gennaio 1996 e che hanno contributi accreditati solo dopo tale data (per intenderci, coloro che avranno la pensione calcolata totalmente con il sistema contributivo) hanno possibilità di accesso alla pensione di vecchiaia con gli stessi requisiti di contribuzione e di età di coloro che hanno contributi antecedenti, descritti nei paragrafi precedenti, ma con un requisito in più e cioè dovranno avere raggiunto un importo di pensione che risulti non inferiore a 1,5 volte a quello dell'assegno sociale che, per il 2015, ammonta a 672,78 euro. Se non raggiungono il minimo, le possibilità si spostano a 70 anni, momento nel quale possono optare per la pensione, senza vincolo di importo raggiunto, purché abbiano maturato un'anzianità contributiva di almeno cinque anni.
Assistiamo, ormai da molti anni e il fenomeno è in crescita progressiva, a un numero di persone sempre più numeroso che hanno versato contributi in diverse gestioni previdenziali, perché hanno cambiato più volte il tipo di occupazione nel corso della loro vita lavorativa. Precisiamo che, per calcolare il diritto alla pensione, esistono diverse possibilità, oltre alla ricongiunzione onerosa, di cumulare/sommare/totalizzare gratuitamente tali contribuzioni e invitiamo tutti coloro che si trovassero in questa specifica situazione a utilizzare i servizi del Patronato per una consulenza sulla propria situazione previdenziale. Dobbiamo altresì ricordare le sei leggi di salvaguardia per gli "esodati" che sono state varate dai vari Governi dal 2012 ad oggi, finalizzate a porre rimedio ai gravi danni che la legge Fornero ha prodotto attraverso un cambiamento imposto in modo repentino e autoritario, senza curarsi dell'esistente e delle situazioni da tutelare. Precisiamo che, nonostante le sei salvaguardie, la soluzione complessiva del fenomeno, che riguarda ancora migliaia di uomini e donne, è purtroppo lontana.
Come Cgil non ci stanchiamo di chiedere una soluzione strutturale per tutti. Vi sono poi i lavoratori interessati al cosiddetto "decreto di armonizzazione" e cioè: spedizionieri/doganali, personale viaggiante addetto ai servizi pubblici di trasporto, personale di volo, lavoratori marittimi, lavoratori dello spettacolo e sportivi professionisti, per i quali sono previste regole parzialmente diverse da quelle generali, i cui casi devono essere analizzati di volta in volta.
Per concludere, possiamo dire che raggiungere la pensione diventa un vero terno al lotto, soprattutto per le persone che perdono il lavoro dopo i cinquantacinque anni, in modo particolare per le donne, per coloro che hanno problemi di salute o di mansioni gravose, perché la riforma delle pensioni associata alla riforma degli ammortizzatori sociali, che si riducono nella loro durata complessiva, creano un sistema escludente e nuove povertà.
Da tempo la Cgil propone al Governo di rivedere la legge previdenziale, introducendo alcune flessibilità per poter accedere al pensionamento anticipato rispetto a quanto stabilito, con penalizzazioni sostenibili. La legge di stabilità 2016 potrebbe essere l'occasione giusta di revisione generale, per correggere questo sistema così rigido e renderlo più consono alle necessità delle persone. Rimarchiamo che, se nel nostro paese il tasso di disoccupazione giovanile è così elevato, attualmente si attesta al 40%, si deve da un lato alla crisi economica ancora forte, dall'altro all'effetto negativo del trattenimento al lavoro delle generazioni più anziane.
Vedremo nei prossimi mesi cosa saprà mettere in campo il Governo su questi importanti aspetti che toccano la vita dei singoli e delle famiglie. Invitiamo tutti a rivolgersi con fiducia al Patronato per verificare la propria posizione previdenziale, per programmare il proprio futuro.
Ritorneremo su questo argomento non appena la legge finanziaria sarà varata dal Parlamento, per illustrare se e quali novità avrà introdotto, augurandoci che non sia una nuova delusione per tutti.

Finalmente si vota per eleggere RSU e RLS in ferrovia

di Alessandro Rocchi, Segretario Nazionale Filt-Cgil

Questa fase storica del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane ha bisogno di un ruolo attivo e diffuso, anche attraverso le RSU, della rappresentanza sindacale, affinché la costruzione di soluzioni impegnative per il futuro veda tra i protagonisti il lavoro, con una contrattazione collettiva che caratterizzi l'evoluzione dell'azienda con livelli adeguati di tutela dei diritti e delle condizioni materiali del lavoro.

Dal 24 al 27 novembre prossimo i poco più di 60 mila lavoratrici e lavoratori del Gruppo FSI – dipendenti dalle società RFI, Trenitalia, Italferr, Ferservizi, FS, Sistemi Urbani e Italcertifer – torneranno finalmente a eleggere i loro rappresentanti nelle RSU e i RLS.

Finalmente, perché questo importante appuntamento cade esattamente a undici anni dalle elezioni precedenti, quindi ben oltre, davvero ben troppo oltre, la normale scadenza triennale delle RSU.

Finalmente, inoltre, perché queste elezioni si collocano in una fase della storia del Gruppo FSI, e conseguentemente della storia del lavoro e del Sindacato in quest' azienda, particolarmente complessa che sta ponendo la necessità di misurarsi nella ricerca e nella costruzione di impegnative soluzioni per il futuro, già per il futuro prossimo.

Finalmente, infine, perché questa fase storica di FSI ha bisogno di un ruolo attivo e diffuso, anche attraverso le RSU, della rappresentanza sindacale (nazionale, territoriali e, soprattutto, nei luoghi di lavoro) affinché la costruzione di queste soluzioni veda tra i protagonisti il lavoro, con una contrattazione collettiva che sappia caratterizzare le future evoluzioni e i futuri cambiamenti dell'azienda con livelli adeguati di tutela dei diritti e delle condizioni materiali del lavoro che in questa Azienda si svolge e si svolgerà domani. Lavoro qualificato, spesso, e sempre più in futuro, in diversi segmenti produttivi, altamente qualificato. Tanto più qualificato quanto più responsabilizzato, quindi tra i fattori determinanti per la positiva prospettiva di un grande gruppo industriale nazionale quale FSI è stato per larga parte della sua storia e quale dimostra oggi di essere per quanto concretamente realizzato nell'arco dell'ultimo decennio.

La prospettiva di questo gruppo industriale e del lavoro che in esso si svolge è, però, attualmente incerta.

Lo è, in primo luogo, per i pericolosi tentennamenti del Governo sulle modalità di privatizzazione dell'attuale Gruppo integrato. Da un lato, l'ipotesi di mantenere unitario l'assetto societario del Gruppo, pur privatizzandolo fino a un massimo del 40% della proprietà; dall'altro lato, l'ipotesi di scorporo dal Gruppo, prima della privatizzazione, dell'infrastruttura ferroviaria (che resterebbe in mano pubblica, ma non si capisce ancora in capo a chi, né come…), con il conseguente venire meno della necessità stessa di un Gruppo societario unitario, tanto che, infatti, la privatizzazione (a quel punto non si capisce nemmeno più per quali quote di proprietà…) avverrebbe per pezzi, a partire dallo "spezzettamento" dell'attuale Trenitalia.

L'una o l'altra ipotesi non sono affatto indifferenti per il lavoro, a tutela del quale il Sindacato, pur mantenendo le proprie pesanti riserve sulle ragioni stesse della privatizzazione, ha da tempo espresso il deciso sostegno alla prima delle due qualora, invece, privatizzazione dovesse essere per decisione dell'attuale proprietario pubblico e del Parlamento italiano.

Prospettiva incerta però, in secondo luogo e non solo in conseguenza di quanto appena descritto, anche per i contraddittori orientamenti aziendali di quest'ultimo anno.

Infatti, ad esempio, mentre l'accordo nazionale dello scorso 8 luglio sulla riorganizzazione della "manutenzione" di RFI e il confronto successivamente avviato con la stessa società sulla "circolazione" dimostrano quantomeno una volontà aziendale di affrontare attraverso il confronto sindacale, centrale e territoriale, i processi di riassetto produttivo, le persistenti incertezze aziendali hanno finora impedito di intavolare un negoziato altrettanto concreto sulla Divisione Cargo di Trenitalia, pur in presenza di pesanti novità negative intervenute nel 2015 (a partire dall'azzeramento dei quasi 120 milioni di euro che fino allo scorso anno lo Stato trasferiva a FSI per il cosiddetto "servizio universale di trasporto merci", consistente nella quasi totalità dei collegamenti da e per il Meridione d'Italia), come pure la mancata corrispondenza, che tuttora si registra, tra alcune importanti e positive decisioni adottate dall'Azienda nel trasporto locale (a partire dai cospicui investimenti in materiale rotabile operati nel corso dell'ultimo triennio e quelli appena decisi per il prossimo futuro)

e un fattivo confronto con la rappresentanza sindacale, nazionale e locale, sulle conseguenti e adeguate necessità riorganizzative sui versanti produttivo (equipaggi e manutenzione) e commerciale (in particolare, vendita) della Divisione Passeggeri Regionale.
Le modalità di elezione di RSU e RLS e quelle di funzionamento delle RSU del Gruppo FSI recepiscono ed attuano gli importanti Accordi Interconfederali intervenuti nel 2014 in materia di rappresentanza sindacale.
L'articolazione delle 86 RSU (23 in RFI; 58 in Trenitalia; 1, rispettivamente, in Italferr, in Ferservizi, in FS, in Sistemi Urbani e in Italcertifer) e, al loro interno, dei 296 Collegi Elettorali (130 in RFI; 139 in Trenitalia; 11 in Italferr; 16 in Ferservizi), garantiscono, malgrado le profonde modifiche che l'assetto organizzativo delle aziende ha vissuto in questi anni: la corrispondenza della rappresentanza sindacale del luogo di lavoro con posizioni decisionali aziendali di livello dirigenziale (condizione necessaria, seppure di per sé non sufficiente, per dotare di una certa autonomia e della conseguente responsabilizzazione le sedi decentrate di relazioni industriali); una caratterizzazione della rappresentanza sindacale che tenga conto anche dell'articolazione professionale e/o specialistica dei cicli produttivi e del lavoro, tipica del Gruppo FSI; la presenza di un'opportuna articolazione territoriale che tuteli in qualche misura anche la rappresentanza delle piccole realtà produttive regionali; ampie prerogative e agibilità, sia per i componenti le RSU che per i RLS.
In totale, saranno eletti 1295 componenti le RSU (503 in RFI; 692 in Trenitalia; 37 in Italferr; 51 in Ferservizi; 6 in FS; 3, rispettivamente, in Sistemi Urbani e in Italcertifer) e 473 RLS (189 in RFI; 248 in Trenitalia; 13 in Italferr; 18 in Ferservizi; 3 in FS; 1, rispettivamente, in Sistemi Urbani e in Italcertifer). Ne consegue che, rispetto ai poco più di 60 mila aventi diritto al voto censiti al 30 giugno 2015, i rapporti complessivi di eleggibilità (eletti/aventi diritto) risultano, sul totale, pari a circa 1/46 per le RSU e a circa 1/126 per i RLS: per questi ultimi più basso di quello previsto nelle elezioni del 2004, in riscontro alla necessità posta con decisione dal Sindacato di rafforzarne e qualificarne maggiormente ruolo e attività.
La Filt-Cgil è fortemente impegnata affinché il rinnovo di RSU e RLS nel Gruppo FSI rappresenti intanto, già dai prossimi giorni e fino al voto, una straordinaria occasione di dibattito tra i lavoratori interessati sulle prospettive dell'Azienda e del lavoro e, dopo il voto, affinché gli eletti nelle RSU e i RLS possano esercitare appieno, con competenza, responsabilità e autonomia, i loro fondamentali ruoli di rappresentanza.
Le candidature che le strutture territoriali della Filt-Cgil proporranno nelle proprie liste elettorali saranno finalizzate a questi obiettivi e individuate coinvolgendo nella discussione, in primo luogo, gli iscritti, ma anche quelle lavoratrici e quei lavoratori che vorranno dare il loro prezioso contributo costruttivo.
I candidati nelle liste della Filt-Cgil e, tra di essi, coloro che saranno eletti sono pertanto impegnati a dare gambe a questi obiettivi, conoscono il lavoro che si candidano a rappresentare, nella loro attività di rappresentanza opereranno con dedizione e passione, coniugando costantemente, nel loro agire, le necessità specifiche del segmento lavorativo che sono chiamati a rappresentare e una visione solidaristica e unitaria della complessità del lavoro in azienda e nell'insieme del settore del trasporto ferroviario.
La Filt-Cgil punta a presentare le proprie candidature per tutte le RSU, in tutti i Collegi Elettorali in cui esse si articolano, in tutti i Collegi Elettorali dei RLS, tendenzialmente nel numero massimo dei candidabili, pari a una maggiorazione dei 2/3 rispetto ai rappresentanti da eleggere. Punta a realizzare questo notevole sforzo organizzativo mobilitando tutte le proprie strutture sindacali regionali e territoriali.
Punta a farlo presentando liste elettorali che esprimano l'opportuno equilibrio tra esperienza e ricambio generazionale, schierando quanto di meglio si rende disponibile, soprattutto tra le lavoratrici e i lavoratori assunti in FS nel corso degli ultimi quindici anni, a un lavoro di rappresentanza sindacale, di contrattazione collettiva, di tutela individuale, di azione nel campo della sicurezza del lavoro, spesso oscuro, sempre impegnativo, qualche volta scarsamente conosciuto e talora altrettanto scarsamente riconosciuto.
A tutti i componenti le RSU e agli RLS eletti nelle proprie liste, la Filt-Cgil metterà a disposizione i necessari supporti organizzativi (sedi, strumenti di comunicazione), nonché, a partire da coloro di "prima nomina", occasioni mirate e specifiche di formazione sindacale progettate congiuntamente dalla struttura sindacale nazionale e dalle strutture sindacali regionali e che si svolgeranno entro il primo semestre 2016.
La Cgil nei trasporti è la Filt-Cgil. La Filt-Cgil nei luoghi di lavoro dei trasporti, quindi nella più grande azienda italiana dei trasporti qual è il Gruppo FSI, sono gli organismi statutari dell'Organizzazione e gli eletti nelle proprie liste quali componenti RSU e RLS. Quindi, la CGIL nei luoghi di lavoro del Gruppo FSI sono anche, con un ruolo di primaria importanza, RSU e RLS eletti nelle liste della Filt-Cgil.
È questa, fondamentalmente, la migliore garanzia per le lavoratrici e i lavoratori chiamati al voto dal 24 al 27 novembre prossimo e la prima delle ragioni per votare le candidate e i candidati proposti dalla Filt-Cgil: un'occasione, partecipando al voto e, così, alla scelta dei propri rappresentanti, di contare nella contrattazione e di tutelare al meglio il proprio lavoro, i suoi diritti, la sua dignità, la sua positiva prospettiva futura.

FIUMICINO:
la fragilità di un sistema complesso

di Valeria Mascoli, Segretaria Regionale Filt-Cgil Lazio

Il nuovo Piano Nazionale degli Aeroporti arriva dopo 25 anni di attesa e propone, finalmente, un riordino organico del settore aeroportuale nel nostro paese. Un riordino sia sotto il profilo infrastrutturale che dei servizi e delle gestioni, che individua le azioni per la razionalizzazione dei servizi a terra e in volo e la concentrazione degli investimenti sugli interventi infrastrutturali prioritari.
In questo contesto, l'aeroporto intercontinentale "Leonardo da Vinci", con 38.6 mln di passeggeri, è il principale aeroporto italiano e il PNA lo classifica, insieme a Milano Malpensa e Venezia, tra quelli di interesse nazionale e di particolare rilevanza strategica, inserito nella rete centrale transeuropea (Core Network TEN-T). Questo per lo scalo romano significherà, nel corso dei prossimi anni, un imponente progetto di potenziamento e sviluppo mediante l'aumento della capacità e il miglioramento dell'accessibilità, anche attraverso il collegamento con l'alta velocità ferroviaria. In una prima fase, gli interventi saranno effettuati nell'attuale area aeroportuale mentre, in una fase successiva, mediante l'acquisizione di nuovi terreni, è prevista l'espansione dello scalo.
Entro il 2021, si prevede così l'innalzamento della soglia di capacità dello scalo a 50 milioni di passeggeri/anno, per allineare il "Leonardo da Vinci" ai principali scali europei arrivando, secondo le previsioni di Aeroporti di Roma, a 100 milioni di passeggeri/anno entro il 2044. Con il PNA si sancisce anche il definitivo superamento della costruzione di un nuovo aeroporto a Viterbo, da dedicare al traffico low cost diretto verso la capitale. Considerando, quindi, che Ciampino ha già ampiamente raggiunto il limite della propria capacità, è prevedibile un aumento consistente del traffico low cost su Fiumicino. Un'eventualità di questo tipo è e rimane una realtà tutta italiana. Infatti, se guardiamo alla competitività diretta negli aeroporti europei, la prima notazione è che la maggioranza dell'offerta nei grandi scali è ancora gestita dalla compagnia di riferimento. Alitalia, nel 2014, rappresentava invece solo il 42% dell'offerta su Fiumicino, mentre il resto della percentuale rimaneva frammentata tra molteplici vettori. Nei piani di ADR è già chiara la volontà di dedicare un intero terminal, probabilmente il T5, alle sole compagnie low cost prevedendo tariffe e livelli di assistenza ai passeggeri diversi da quelli dedicati alle compagnie tradizionali. Tralasciando le valutazioni di merito su uno sviluppo di questo tipo, quello che preme sottolineare è che si dovrebbe dare avvio a una rinnovata attenzione delle istituzioni sul funzionamento di un sistema così complesso come quello dello scalo romano. Le criticità produttive, occupazionali e gestionali degli anni scorsi, non ultima la discutibile gestione del recente incendio, ci fanno purtroppo concordare con il Ministro Del Rio quando afferma che il settore paga venti anni di ritardi.
Sicuramente l'evento che più ha dimostrato la grande fragilità di un sistema così complesso come quello dell'aeroporto di Fiumicino, ma anche il grosso limite nella capacità di intervento delle istituzioni, è il recente incendio che ha coinvolto il Terminal 3. L'incendio del maggio scorso ha comportato una condizione di oggettiva e straordinaria emergenza nella quale ci si sarebbe aspettati un intervento rapido, coeso ed imponente delle istituzioni a garanzia tanto dell'operatività dello scalo quanto della salute e sicurezza di passeggeri e lavoratori. Quello che è avvenuto nella realtà ha, invece, del paradossale.
I passeggeri, i lavoratori, le compagnie aeree e le aziende tutte hanno dovuto affrontate almeno un mese di completo caos determinato dall'incapacità di definire con certezza modalità operative e compiti di vigilanza. Un paradosso in cui il sindacato ha dovuto dichiarare uno sciopero perché ENAC, ADR e le aziende dello scalo prendessero gli opportuni provvedimenti a tutela dei lavoratori richiamati in servizio sin dalle primissime ore seguite allo spegnimento dell'incendio. Con il Protocollo sottoscritto in Prefettura già il 12 maggio si era precisato che il Gestore dovesse esercitare un ruolo di coordinamento dei circa 130 datori di lavoro presenti nel T3, dei loro medici competenti e degli RSPP e prevedeva la presenza constante della ASL RM D con compiti di monitoraggio e vigilanza sino al ritorno della normalità.
Successivamente a questo, che sembrava essere il percorso più lineare, abbiamo assistito ad un caos istituzionale fatto di assordanti silenzi, primo su tutti quello di ENAC, ad uno scarico di responsabilità tra Ministeri, Istituto Superiore di Sanità e

ASL, a interventi disordinati e discutibili del Comune di Fiumicino e dei sindacati autonomi, al sovrapporsi di tavoli di confronto con Regione, Prefettura e audizioni in Senato che hanno proceduto spesso senza alcun coordinamento tra di loro, il tutto condito da un ricorrersi parossistico di decine di comunicati stampa. Solo il pericolo della riduzione dell'operatività dello scalo ad un passo dal picco estivo ha come svegliato tutti dal torpore e ha costretto, ENAC in testa, ad assumersi finalmente le proprie responsabilità.

Con l'obiettivo di un necessario riordino dei servizi a terra, un primo segnale di discontinuità con il passato è rappresentato, invece, dalla Gara che ENAC ha bandito su Fiumicino per limitare il numero degli handlers a tre. Una liberalizzazione selvaggia e senza regole ha, infatti, portato negli anni scorsi, unico caso in Europa e con la netta contrarietà del sindacato, una proliferazione degli handlers fino ad arrivare a sette. Una concorrenza spietata che, possiamo ormai dichiararlo senza timore di smentita, non ha portato il tanto auspicato miglioramento del servizio ai passeggeri ma che ha, invece, determinato un continuo deterioramento delle condizioni di lavoro, riduzione dei salari, ripetute crisi aziendali e conseguenti perdite di posti di lavoro. D'altronde è recentissima la chiusura della drammatica vertenza della Groundcare S.p.A. con il licenziamento di circa 200 lavoratori, ancora in attesa di trovare nuova occupazione. Nel corso di quella vertenza il sindacato ha intrapreso un lungo confronto con ENAC, ADR e la Regione Lazio condividendo la necessità di interventi che affrontassero finalmente, in maniera organica e condivisa, anche le tematiche del lavoro di un sito produttivo che conta oggi 29.000 lavoratori e circa 1800 imprese appartenenti a diversi settori merceologici.

A mero titolo esemplificativo ricordiamo che, mentre Alitalia apriva la mobilità per circa 2000 lavoratori e la Groundcare fallita per altri 200, ENAC esaltava l'aumento delle attività legate all'aeroporto di Fiumicino e annunciava che, nel 2013, era stato possibile creare 1300 nuovi posti di lavoro confermati da altrettante nuove emissioni di tesserini nello scalo.

Non possiamo quindi non ribadire che la tanto auspicata riduzione degli handlers deve ora avvenire senza decretare nuove crisi occupazionali e garantendo il più alto livello di protezione sociale. Il nostro obiettivo deve essere quello di rendere operativo in tempi brevi il cosiddetto "bacino dei lavoratori aeroportuali" e sottoscrivere, insieme a tutti i soggetti operanti sullo scalo, il nuovo accordo di sito sulla "clausola sociale".

Il 27 novembre 2014, la Filt-Cgil ha, infatti, sottoscritto un importante Protocollo di Intesa con ENAC e ADR, sotto l'egida dell'Assessorato al Lavoro della Regione Lazio e nell'ambito del più ampio quadro delle politiche attive, nel quale si è concordato sulla costituzione del "bacino di sito" dove dovranno essere inseriti tutti i lavoratori posti eventualmente in mobilità, con la finalità di promuovere e favorire la loro ricollocazione prioritariamente in imprese operanti nel settore aeroportuale. A fronte di tutto quanto detto sopra, questo sarebbe davvero il momento che si decidesse di dare gambe agli impegni presi.

La definizione anche di un nuovo accordo di sito sulla "clausola sociale" avrebbe un grande significato per la regolamentazione del sistema e di salvaguardia occupazionale, per le quali il sindacato ha da tempo sensibilizzato ENAC e ADR. In questo settore, l'esperienza sulla clausola sociale è fatta di accordi bilaterali tra le imprese che avevano spesso lasciato al sindacato un ruolo da semplice comprimario.

Su Fiumicino, nel 2011, si è tentato di sottoscrivere un accordo che vedesse il sindacato quale parte attiva anche nella definizione delle cosiddette "tabelle tecniche" per la determinazione del numero e dei criteri da utilizzare in occasione del passaggio dei lavoratori, tentativo al quale le aziende, alla fine, si sono sottratte preferendo su questo procedere in maniera unilaterale. Al momento la discussione sulla "clausola sociale" si sta muovendo su più livelli ed è resa ancora più complessa per il mutato contesto legislativo. Una prima formulazione è, infatti, già contenuta nella parte generale del CCNL di Settore ed è stata sottoscritta prima dell'entrata in vigore del Job's Act.

Rimane invece aperta la discussione per il rinnovo della Sezione Specifica Assohandlers nella quale è entrato a pieno titolo il

confronto per giungere all'esonero del cosiddetto "Tutele Crescenti" e sul quale il sindacato sta cercando di sensibilizzare ENAC e Gestori aeroportuali. Nel maggio scorso, poi, si è tenuto un primo incontro in Prefettura nel tentativo di giungere anche ad un nuovo accordo su Fiumicino sul quale grava, però, una difficoltà di non poco conto. Alitalia a differenza degli altri aeroporti italiani, tra servizi in autoproduzione e quelli erogati a terzi, copre circa il 50% delle attività di handling dello scalo romano e, aderendo a Confindustria, annuncia di non essere disponibile alla sottoscrizione di accordi che escludano l'applicazione del Job's Act. Queste le difficoltà che vedranno impegnato il sindacato a ricercare le migliori soluzioni in un contesto enormemente complicato.

Sicurezza del lavoro nei trasporti: *si riparte?*

di Nadia Fanelli, Responsabile Salute e Sicurezza Filt-Cgil Nazionale

Nei settori portuale, marittimo e ferroviario, disciplinati da norme specifiche di settore, alcune parti del Testo Unico per la sicurezza del 2008 sono applicabili solo attraverso una disciplina normativa che ne consenta l'adozione, ad oggi ancora assente.

Ad oggi, nonostante il Testo Unico per la sicurezza del 2008 ne prevedesse l'emanazione entro i successivi dodici mesi, non sono stati ancora prodotti i decreti da adottarsi per consentire il coordinamento delle norme generali di salute e sicurezza sui luoghi di lavoro, raccolte nello stesso decreto legislativo 81, con quelle già presenti per i settori portuale, marittimo e ferroviario.
Crediamo sia inutile rammentare la quantità di segnalazioni che il sindacato, anche in modo unitario, e certamente in occasione dei numerosi infortuni mortali succedutisi nel tempo nei diversi settori implicati, ha rivolto ai Governi e ai Ministeri competenti nel corso degli ultimi anni, per denunciare la gravità di tale ritardo e per evidenziare come tale situazione escluda oggettivamente i lavoratori dei trasporti interessati da condizioni di sicurezza e salute previste per il resto del mondo lavorativo.
Infatti, mentre in alcuni settori dei trasporti il Testo unico, nelle sue diverse articolazioni e in ragione dei rischi specifici, è immediatamente attuabile, nei settori portuale, marittimo e ferroviario, disciplinati da norme specifiche di settore (vedi box), alcune parti del Testo unico sono applicabili solo attraverso una disciplina normativa che ne consenta l'adozione. Pensiamo ad esempio al settore marittimo, che ha avuto una vera e propria "traduzione" del 626/94 attraverso il decreto legislativo 271/1999, anche in considerazione delle numerose normative internazionali (e quindi non di derivazione comunitaria) che lo regolano, ma che, proprio per effetto di quel decreto legislativo, ha trovato il suo primo (e al momento ultimo) accordo che ha regolamentato ruolo, funzioni e formazione dei rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza a bordo delle navi.
Sul problema della mancata applicazione del Testo unico in questi settori è invece certamente utile ricordare che l'inaccettabile ritardo (siamo arrivati ormai a circa

7 anni!) è derivato dalla reiterata azione dei diversi Governi, pressati evidentemente da resistenze culturali e miopi di alcune parti datoriali, che hanno imposto successive proroghe all'applicazione del decreto legislativo 81/2008 (prevista in un primo momento entro dodici mesi dal secondo periodo del comma 2 dell'art. 3), fino al rinvio prodotto dal decreto legge (n. 57/2012, convertito con legge 101/2012), che ha di fatto reso senza scadenza, e valide illimitatamente nel tempo, quelle norme specifiche di settore, ormai obsolete, che fanno tra l'altro rischiare al nostro Paese dichiarazioni di infrazione da parte dell'Unione europea per la mancata applicazione di norme comunitarie in materia di salute e sicurezza, oltre che (cosa ben più grave) mantenere i lavoratori interessati al di sotto delle comuni e più generali norme di tutela per la propria sicurezza.
Rispetto a tale ultimo decreto legge, va evidenziato che, nell'ambito dello stesso Consiglio dei Ministri che l'aveva varato nel 2012, era stato anche approvato e consegnato alle Camere un disegno di legge destinato a traguardare l'ostacolo che sta alla base della mancata emanazione dei provvedimenti in questione e che si basa principalmente su un problema di compatibilità nella gerarchia delle fonti normative. Ma tale disegno di legge, che ha funzionato come uno specchietto per le allodole per molti dei soggetti interessati e alimentato la speranza per una concreta volontà di risolvere il problema in questione, non ha mai visto l'apertura di un

dibattito all'interno delle sedi parlamentari competenti.
Infatti, i decreti applicativi previsti dal Testo Unico, che riguardano appunto il settore portuale, marittimo, del trasporto ferroviario (e della pesca), devono prendere in considerazione, per una parte consistente della materia relativa alla sicurezza e salute sul lavoro, norme legislative specificamente prodotte anche prima del recepimento delle direttive comunitarie da parte del d.lgs. 626/94, come nel caso della legge 191 del 1974 del settore ferroviario.
Contemporaneamente, va rilevato che la previsione normativa, contenuta nel citato secondo periodo del comma 2 dell'art. 3 del Testo unico, prevede che il coordinamento di tali norme specifiche si effettui attraverso "*regolamenti*" da emanarsi ai sensi dell'art. 17, comma 3, della L. 400/1988, mentre è apparso evidente, da più tempo, anche sui diversi tavoli di confronto con i Ministeri competenti e con il Coordinamento delle Regioni, che i *"regolamenti" non possono concretamente modificare o abrogare norme di rango normativo superiore* (quali sono ad esempio il d.lgs. 272 del 1999 per il settore portuale o la legge 191/1974 per il settore ferroviario), né possono introdurre, in conformità con i provvedimenti specifici di settore già in essere, un efficace sistema sanzionatorio coerente con quello già previsto in caso di violazione delle norme in materia di salute e sicurezza nei luoghi di lavoro.
È quindi evidente che il disegno di legge presentato dal precedente Governo Monti, che conteneva una norma di delega al Governo per l'emanazione di tali provvedimenti, in sostituzione della previsione "regolamentare", tendeva proprio a sanare l'anomalia normativa, seppure il disegno di legge in questione sia apparso nel testo troppo macchinoso nei contenuti e con premesse descrittive in alcuni casi non completamente condivisibili.

Al riguardo c'è anche da rilevare la gravità del fatto che l'assenza di una legge delega, in grado di operare concretamente il citato coordinamento con il Testo Unico, ha lasciato appesi testi regolamentari praticamente definiti.
È importante, infatti, ricordare che, seppure in previsione dell'emanazione dei "regolamenti", sono stati insediati tavoli di confronto (composti da parti sociali e istituzionali) che hanno materialmente prodotto dei testi in molti casi completamente condivisi, com'è stato nel settore portuale. Tali elaborati "giacciono" da tempo negli uffici ministeriali, in attesa di un loro sblocco realizzabile soltanto attraverso quell'atteso provvedimento di legge delega che, in questa fase, sembra essere tornato all'ordine del giorno, dopo l'avvio del confronto con il ministro Del Rio con le organizzazioni sindacali di categoria, che ha permesso l'insediamento di diversi tavoli in ragione dei processi di riforma/liberalizzazione che stanno investendo propri alcuni dei settori coinvolti (es. settore portuale).
A questo c'è da aggiungere che il tema della sicurezza nel lavoro di questi settori, seppure non affrontato in modo organico perché di ovvia competenza governativa, anche in sede parlamentare non è stato completamente abbandonato ed è stato oggetto, anche nell'ultimo periodo, di numerosi ordini del giorno e di quesiti che ne chiedevano la soluzione all'interno delle diverse commissioni competenti per il settore dei trasporti e per la materia del lavoro.
Sull'argomento in questione c'è comunque da segnalare che, in coerenza con l'obiettivo di coordinamento delle norme dei settori portuale, marittimo e ferroviario con la normativa più generale, permane la necessità che i decreti legislativi che dovessero derivare da una legge di delega, che appare ormai ineludibile, integrino direttamente il Testo Unico della sicurezza attraverso nuovi e specifici "titoli", così come previsto nel progetto iniziale avviato per la redazione del decreto legislativo 81/2008, ritenendo tale scelta di importanza non formale ma sostanziale, perché eviterebbe, pur in presenza di una necessaria specifica e ulteriore disciplina, che siano assicurati, a parità di tipologia di rischi lavorativi, livelli di tutela diversi da quelli contemplati dal Testo Unico.
Eventuali testi normativi, distinti dal decreto 81, alimenterebbero invece una logica di "separazione", mentre la soluzione auspicata, anche relativamente al sistema sanzionatorio da correlarsi alla specifica disciplina, consentirebbe una maggiore certezza di riferimenti omogenei.
Il sindacato quindi è pronto a riprendere la marcia. I ministeri competenti appaiono di nuovo in campo. E le parti datoriali?

LA CRONISTORIA DELLA SICUREZZA SUL LAVORO
NEI SETTORI PORTUALE, MARITTIMO E FERROVIARIO

Legge 547/1955 – DPR 164/1956
DPR 302/1956- DPR 303/1956 –
Codice Civile-Statuto lavoratori, etc.

Decreto Legislativo 626/1994 e s.m.i.

→ Legge 191/1974 (Settore Ferroviario)

↓

Legge delega 485/1998 D.lgs
Per il settore portuale e marittimo

→ D.lgs271/1999 (settore marittimo)

→ D.lgs. 272/1999 (settore portuale)

TESTO UNICO
Decreto legislativo 81/2008 e s.m.i
secondo periodo, comma 2, art. 3
(previsione revisione decreti settori:12 mesi)

→ Legge 101/2012 (conv. DL 57/2012)
(ultimo "tombale" rinvio)

Il mondo della cooperazione nella filiera degli appalti

di Elisa Gigliarelli, Dipartimento Merci e Logistica Filt-Cgil Nazionale

Di fronte a una controparte debole e frammentata, il sindacato deve porsi in modo confederale e in difesa della legalità.

Circa un anno fa, l'Associazione Trentin mi contattava chiedendomi di portare un contributo rispetto a un'esperienza nel territorio sulle buone prassi e sulle nuove modalità di azione sindacale, invitandomi così a raccontare di un progetto elaborato all'interno della Camera del Lavoro di Perugia, progetto che tra l'altro ha avuto un percorso e un riconoscimento congressuale, che si basava sull'idea che il mondo cooperativistico doveva essere analizzato, spiegato e affrontato in modo confederale. Nello specifico, si voleva creare un gruppo di lavoro, costituito da delegati e lavoratori provenienti dai diversi settori della cooperazione, che avesse come scopo la formazione mirata sul settore, la capacità di fare aggregazione e proselitismo e la possibilità di elaborare proposte e strategie. Un progetto che prevedeva, quindi, il coinvolgimento della base, dei delegati e dei lavoratori resi parte attiva, partecipe e consapevole dei processi di settore e dei processi sindacali.

In corso d'opera si è però compreso che c'era qualcosa di sbagliato nello sviluppo del progetto: nonostante i buoni propositi l'errore di fondo stava nel concentrare l'attenzione sul mero sistema cooperativistico, come se questo non facesse parte di un ben più ampio sistema lavoro.
Quando si tenta di spiegare cos'è una cooperativa si vanno a riprendere nozioni già note: l'idea della società cooperativa che supera il concetto di profitto in favore di quello più nobile di mutualità; la collaborazione tra lavoratori che porta al raggiungimento della mutualità e quindi alla soddisfazione dei propri bisogni; la solidarietà; la redistribuzione del reddito; la partecipazione. In verità, chi conosce il settore abbandona ben presto questa prospettiva "etica" e si confronta con la realtà, che è quella per cui la mutualità diventa opportunità di lavoro, la quale insegue le logiche di mercato, che a loro volta impongono la ricerca del profitto al minor costo possibile. Di nuovo, il limite del progetto di cui si parlava era quello di non avere una visione d'insieme. Non basta individuare le contraddizioni evidenti all'interno di un sistema, bisogna invece cercare di conoscerlo nella sua complessità ed eterogeneità; saper distinguere le aziende virtuose da quelle che non lo sono; individuare i ritardi e i limiti legislativi che dovrebbero invece regolare quel settore; porsi il problema della corretta applicazione contrattuale; avere consapevolezza che il profitto legato all'abbassamento del costo del lavoro è spesso riconducibile a una gestione al ribasso da parte delle committenze ("spending review" nel settore pubblico, tagli tariffari, molto più prosaicamente, nel settore privato) e che la concorrenza tra le grandi committenze genera a sua volta concorrenza incontrollata tra le cooperative.
In pratica, non si può parlare di sistema cooperativistico senza tener presente che esso sta dentro ad un sistema, molto più ampio e complesso, che è quello degli appalti.
Gli ultimi due anni hanno visto un'accelerazione rispetto al modo in cui, sia da parte sindacale sia da parte datoriale, si è provato a gestire il sistema appalti.
A livello confederale, si è rafforzato e amplificato il concetto di contrattazione inclusiva; si è concretizzato, attraverso una raccolta firme per una proposta di legge di iniziativa popolare, il tentativo di avviare un percorso legislativo che porti ad una regolamentazione del sistema appalti; a livello territoriale si è dato il via

a protocolli d'intesa che coinvolgono le Organizzazioni sindacali, le parti datoriali e le Istituzioni. Le tematiche principali sono ovviamente: la riduzione delle stazioni appaltanti, la riduzione delle centrali di spesa, il riconoscimento delle clausole sociali, la lotta al massimo ribasso, la responsabilità del committente e, soprattutto, l'applicazione del CCNL prevalente. Rimanendo nel nostro ambito di competenza, questi due anni sono stati intensi anche per noi. Ci siamo trovati ad affrontare, ai tempi della crisi, la veloce evoluzione e l'espansione di un settore, quello della logistica, che ha portato in evidenza criticità vecchie, proponendone contemporaneamente di nuove.

Infatti, quando nel 2013 si è arrivati al rinnovo del CCNL Logistica, Trasporto Merci e Spedizione senza l'adesione delle centrali cooperative, si è avuta chiara e netta la percezione che tutti gli anni concessi al mondo cooperativo per riorganizzarsi non fossero stati utilizzati per allinearsi all'applicazione degli istituti contrattuali, ma che fossero invece stati impiegati nel mantenimento di uno status quo contrattuale, che è servito solo ad alimentare un sistema d'illegalità diffusa e di concorrenza estrema ed ha in realtà giustificato l'atteggiamento delle committenze che, ancor di più, hanno imposto un sistema tariffario incongruo rispetto al reale costo del lavoro. Ma proprio questa fuga dalle responsabilità e dalla ricerca di soluzioni condivise ha fatto sì che negli ultimi due anni, la coda dei terribili sette di crisi, si sia verificata l'esplosione delle contraddizioni insite nel sistema degli appalti, con la difficoltà da parte delle stesse committenze di invertire la rotta rispetto alla politica del massimo ribasso che, con la logica degli affidamenti poco limpidi, fin qui perseguita, ha messo a rischio l'autonoma capacità di gestione delle committenze stesse.

Per non parlare delle difficoltà delle cosiddette cooperative virtuose a stare in un mercato drogato e inquinato ma, soprattutto, le difficoltà dei lavoratori sulle cui spalle è ricaduta questa complessa rete di contraddizioni e di deregolamentazione. Nel frattempo, quindi, l'azione sindacale si è impegnata a cercare nuovi percorsi e nuove strategie. Brevemente, si ricorda l'istituzione del Tavolo della Legalità e l'accordo quadro per il personale di ribalta, così come i più recenti accordi sui courier. Azioni che tendono a delineare un percorso di stabilizzazione e di regole condivise per i cosiddetti lavoratori della filiera. Un percorso che risulta ancora accidentato, ma è comunque necessario continuare a battersi. Senza dimenticare che una grande parte dei lavoratori delle cooperative e degli appalti rimane fuori dalla filiera ma deve essere compresa in quel sistema di regole che abbiamo lungamente cercato.

In questo quadro siamo arrivati con fatica all'accordo dell' 8 maggio 2015, con cui finalmente si concludeva la lunga fase del rinnovo contrattuale del vigente CCNL e, purtroppo, nello stesso quadro, abbiamo visto la subitanea disdetta da parte delle centrali cooperative dello stesso CCNL. Rispetto a quest'ultimo punto, l'analisi che viene da fare è che ci troviamo di fronte ad una controparte debole e frammentata, portatrice di interessi eterogenei e spesso divergenti e che si trova impegnata a trattare su diversi tavoli contrattuali, perché estremamente diversa è la sua composizione. Una controparte che non ha saputo in tutti questi anni sanare le contraddizioni e che, anche in virtù di rapporti di forza ben delineati, non ha saputo tutelare le aziende virtuose da quelle spurie e fittizie. Ma questo è il caso purtroppo in cui la debolezza degli altri non rende più forti noi. Avere una controparte così

frammentata in questo momento rende difficile l'individuazione degli obiettivi e dei referenti e, di seguito, dei percorsi da intraprendere. Nello specifico, nel momento in cui ci apprestiamo a presentare una piattaforma di rinnovo contrattuale, di fatto, è complicato immaginare un tavolo di trattativa.

Un'ultima riflessione va rivolta a noi. Se critichiamo la frammentarietà della controparte che, in modo più o meno consapevole, mira comunque alla destrutturazione dei CCNL in essere, allora forse il nostro compito è quello di rispondere in maniera confederale. Quando parliamo di applicazione del CCNL prevalente non possiamo solo intendere la certificazione delle Organizzazioni Sindacali firmatarie di questo o di quel contratto. Dobbiamo, invece, pretendere il riconoscimento del CCNL di settore.

Per far questo è necessario, però, un confronto franco all'interno dell'Organizzazione, che metta in primo piano non la rappresentatività di una categoria rispetto al numero dei suoi iscritti, ma la capacità di garantire ai lavoratori l'applicazione del miglior contratto possibile. E, nello specifico, il miglior contratto possibile è quello di settore.

Se non si comprende questo, allora temo che ogni riforma strutturale del sistema appalti risulterà comunque monca. Pur nel rispetto delle autonomie e degli ambiti di interesse di ogni categoria dobbiamo, noi per primi, uscire dalla logica dei compartimenti stagni, utili a noi, ma meno ai lavoratori. Probabilmente in questo modo, per ritornare al progetto di buona prassi e azione sindacale di cui si parlava all'inizio, riusciremo finalmente a dare ai lavoratori una visione d'insieme.

BUSITALIA
cresce nel mercato del TPL

di Domenico D'Ercole, Dipartimento Mobilità TPL Filt-Cgil Nazionale

In Italia, nel solo settore autolinee, si contano circa 1.100 aziende, di cui poco meno di 200 di proprietà pubblica e 900 cosiddette «private». Di queste ultime, circa 600 hanno la ragione sociale come impresa familiare, impresa artigiana o impresa cooperativa; in buona parte (50% circa) sono concentrate nel sud del Paese e sono di dimensioni particolarmente modeste.
Il 62% delle aziende del settore non ha più di 10 addetti e il 63,6% opera con meno di 11 autobus.
Le aziende di maggiore dimensione, quelle con più di 100 addetti, rappresentano invece solo il 12,2% del totale, percentuale che si riduce ulteriormente al 10,9% se si considerano gli operatori che offrono i propri servizi con più di 100 autobus.
Un mercato, quello del TPL su gomma, contraddistinto quindi da una struttura industriale particolarmente frammentata e parcellizzata, tale da non consentire quelle economie di scala in grado di garantire al settore investimenti per migliorare il servizio offerto ai cittadini e, allo stesso tempo, adeguati profitti per gli operatori.
Su quest'ultimo aspetto è utile un confronto tra il sistema del TPL italiano e quello di altri Paesi europei. Nei mercati dominati da grandi operatori (ad esempio in Francia dove le prime quattro aziende offrono il 65% dei servizi), si osservano margini operativi più elevati rispetto ai mercati contraddistinti dal nanismo delle imprese. Occorre quindi avviare percorsi di recupero di efficienza affrontando anche il tema dell'aggregazione delle imprese.
I numeri disegnano un settore che nella sua struttura è rimasto negli anni sostanzialmente fermo, numeri che diventano ancora più preoccupanti se affiancati a quelli di alcuni *big players* internazionali. Società come First Group e Transdev presentano oggi dimensioni solo lontanamente immaginabili per le aziende italiane, operano non solo sul mercato domestico ma in più continenti, occupano decine di migliaia di addetti e offrono servizi integrati (gomma, ferro, urbano, extraurbano, corto/medio/lungo, ecc.).
Nel quadro di riferimento fin qui schematicamente descritto, il nuovo soggetto Busitalia si presenta con caratteristiche peculiari per lo scenario nazionale: assetto organizzativo "compatto"; assetto industriale innovativo; significativo livello di capitalizzazione.
Busitalia è la società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane che si occupa di trasporto persone con autobus. Esercita attualmente oltre 90 milioni di bus km annui, 2,2 milioni di treni km e 41 mila miglia nautiche, con circa 2000 autobus, 46 treni e 7 motonavi. I dipendenti sono circa 3.500.

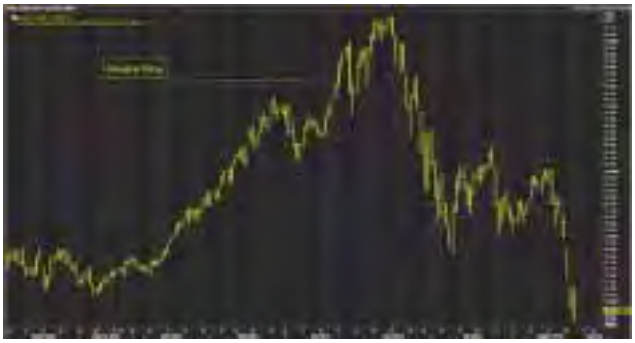
Attualmente è presente: in Veneto (da qualche mese con la neonata Busitalia Veneto), svolgendo i servizi urbani ed extraurbani di Padova e Rovigo; in Toscana, con i servizi urbani ed extra-urbani di Firenze e S. Sepolcro; in Umbria (attraverso la proprietà di Umbria Mobilità).
Quindi, partendo dal fatto che Busitalia è una azienda che opera su più regioni e con più stabilimenti collocati in più territori, è stato necessario dotare i lavoratori e le lavoratrici di un contratto collettivo aziendale di secondo livello, con la certezza di norme e uniformità di trattamento in un quadro di regole chiare, stabili e con la garanzia del mantenimento dei livelli retributivi derivanti dall'applicazione delle previgenti normative aziendali.
Questo contratto dà attuazione alle deleghe che il CCNL demanda al secondo livello di contrattazione e integra le materie o istituti diversi e non ripetitivi rispetto a quelli disciplinati dal Contratto Nazionale o dagli Accordi Interconfederali, quali ad esempio: retribuzione (a partire dal Premio di Risultato), orario, condizioni di lavoro, ambiente e sicurezza, formazione welfare aziendale.
Il percorso per giungere alla positiva conclusione del negoziato, avviato nella primavera del 2013 e durato quasi due anni, è stato complesso ed ha coinvolto al tavolo di trattativa un'ampia delegazione trattante composta da rappresentanze sindacali nazionali, regionali, territoriali e aziendali.
L'accordo si compone di 8 Parti, che contengono 93 articoli, e di 4 allegati che vanno a regolare tutti gli aspetti normativi che il CCNL Autoferrotranvieri affida alla contrattazione di secondo livello.
L'accordo armonizza e aggiorna i trattamenti economici e normativi dei lavoratori di Padova, Rovigo, Firenze e San Sepolcro che, fino ad ora, avevano diverse discipline normative.
Oltre ai vantaggi economici, in parte determinati dalla produttività, si è data una risposta alle esigenze del nucleo centrale dell'azienda, i conducenti di autobus, rispetto alla flessibilità strettamente legata alle retribuzioni.
L'ulteriore importante novità dell'accordo consiste nell'attenzione data al welfare aziendale, prevedendo una polizza sanitaria integrativa e una per la tutela legale del lavoratore, sostegni economici per l'acquisto di libri scolastici e contributi per le rette degli asili nido.
Viene inoltre regolata, in modo innovativo, la solidarietà tra lavoratori in situazioni di gravi difficoltà attraverso la cessione di giornate di permesso.
L'accordo di secondo livello Busitalia, sottoscritto il 18 febbraio 2015, prova che è concretamente possibile coniugare diritti, lavoro, produttività e redditività delle imprese anche nell'ambito di complessi percorsi di riassetto organizzativo e industriale delle imprese di questo settore.

L'impossibile trinità della Cina

di Massimiliano Sartori, ConsulenteThe European House-Ambrosetti

A livello economico è impossibile controllare simultaneamente la politica monetaria, il tasso d'interesse, lasciando piena libertà di movimento dei capitali.
È la legge della "Trinità impossibile".

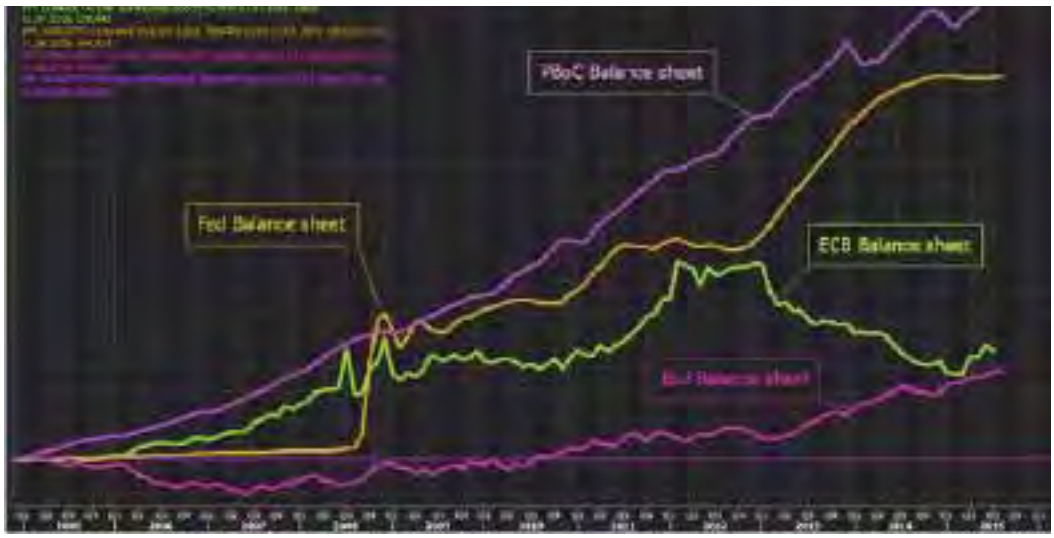
Quando si parla di economia, gli Stati Uniti sono sempre il faro e la guida per tutti, piaccia o no. Il mercato di consumo più grande del Mondo, a cui tutti cercano di vendere prodotti e fornire servizi. Il punto di riferimento per i Paesi Emergenti e le loro fragili economie, ma soprattutto fragili Governi. Solo tre anni fa Brasile, Turchia, Russia e l'immancabile Cina si ponevano alla guida del movimento che doveva ribaltare economicamente i rapporti di forza nel Mondo.
Giovedì scorso, 17 settembre, tutti i Governi e i banchieri di questi Paesi pendevano dalle labbra della Yellen, governatore della Federal Reserve, nella speranza che gli USA non alzassero i tassi di interesse, accelerando la fuga di capitali da questi Paesi verso Stati Uniti e, in seconda istanza, verso l'Europa. Fuga di capitali che è già iniziata e ha prodotto una svalutazione pesante di tutte le monete dei paesi emergenti comprese tra il 20% e il 40% negli ultimi 6-8 mesi per il Rublo russo, il Real brasiliano, la Lira turca, il Ringitt Malese ecc. Da ultima, la svalutazione dello Yuan cinese per mano della Banca Popolare di Cina, che controlla il cambio.
Gli Stati Uniti, come spesso hanno fatto in passato, hanno dimostrato (sempre in campo economico) una lungimiranza che, a mio avviso, non ha eguali. L'economia USA cresce e genera milioni di posti di lavoro ogni anno, i consumi aumentano, i prezzi degli immobili anche. Tutto giustificava un aumento dei tassi. Ma, per non scatenare instabilità finanziaria mondiale, la Federal Reserve ha deciso di aspettare alla luce delle "incertezze estere".
La preoccupazione per la Cina e i mercati emergenti ha portato alta volatilità sui mercati e, date le significative interconnessioni tra gli USA e il resto del mondo, la FED è andata con i piedi di piombo, per usare un eufemismo.
Per la prima volta, in una conferenza stampa la Yellen ha parlato espressamente delle incertezze estere, provenienti in particolare dalla Cina. La Cina, quindi, se non è ancora un problema per l'economia mondiale è, sicuramente, un timore il futuro.
Cosa è successo lo sappiamo tutti. Dopo una corsa a velocità elevata, l'indice di Shangai è collassato in poche settimane, arrivando a perdere il 40% dai livelli massimi dell'anno.



Quello che ha spaventato è stata la rapidità e la profondità della caduta. In un giorno l'indice di Shangai è arrivato a perdere il 10% circa, contagiando i listini di tutto il Mondo. Wall Street e l'Europa hanno perso il 6%, peggior calo dalla crisi dei mutui del 2008.
I mercati sono piombati così in una fase depressiva dietro alla quale ci sono i timori per la crescita cinese. "Mr Market", il maniaco depressivo sognato dal guru della finanza Benjamin Graham, fa bene a essere ansioso? Probabilmente sì.
Distinguiamo per un attimo cosa ci deve preoccupare e cosa no.
La caduta della Borsa cinese appartiene alla seconda categoria. Quel che preoccupa, invece, è l'incapacità delle autorità cinesi a gestire l'esplosione di una bolla finanziaria.
Il mercato cinese assomiglia, molto più che altri mercati, ad un casinò nel quale ogni giocatore spera di trovare il colpo della vita o uno più fesso di lui al quale scaricare azioni sopravvalutate prima di rimanere col cerino in mano. I tumulti della borsa cinese, infatti, dicono poco dell'economia reale del Paese.
Il fatto rilevante è che gli sviluppi del mercato cinese portano un significato più ampio per i seguenti motivi. Il primo è che le autorità cinesi hanno messo in gioco grandi risorse e la propria autorità politica per fermare la bolla di un mercato che assomiglia a un casinò. Il secondo è che le autorità si sono mosse per la paura legata all'economia reale e non finanziaria.

Mi spiego meglio. L'economia cinese ha già frenato. I discorsi sui "nuovi modelli di sviluppo", maggiormente basati sui consumi interni, piuttosto che sulle esportazioni, che il Governo in Cina sta diffondendo da qualche tempo, prendono atto di questa realtà.
Poiché ai dati cinesi non crede più nessuno – famoso il caso tra Cina e Singapore dove il Governo cinese ufficializzava tramite l'ente statistico un export verso Singapore triplo di quanto l'ente statistico di Singapore certificava l'import dalla Cina – gli investitori guardano ad altri indicatori per stimare la crescita economica e alcune stime evidenziano come la Cina sia cresciuta del 5,3% nell'ultimo anno. Anche se non fosse così, ma l'economia crescesse del 7%, sappiamo che gli investimenti pubblici in Cina coprono quasi il 50% del PIL.
La domanda cui le autorità cinesi devono rispondere è: ha senso economico continuare a investire il 50% del PIL e crescere "solo" del 7%? Chiaramente la risposta è negativa.
Questi numeri lasciano immaginare margini ultra-bassi, se non negativi, per la maggior parte degli investimenti pubblici. Tuttavia, se questi calassero, provocherebbero un collasso nella domanda interna, il contrario del "nuovo modello di sviluppo" a cui vogliono tendere.
L'aspetto principale e che desta preoccupazione alle autorità cinesi è legato ai timori per un insufficiente sviluppo della domanda aggregata. Non è un timore nuovo, ma emerse anche dopo la crisi finanziaria del 2008 che ha drasticamente ridotto la domanda occidentale e, di conseguenza, l'export cinese. Nel 2008, per controbilanciare il calo sull'economia dovuto al calo dell'export, la Cina s'imbarcò in un piano audace di investimenti alimentato dal credito e dall'espansione monetaria.

Gli asset detenuti dalla Banca Popolare Cinese fanno impallidire quelli detenuti dalla BCE o dalla Banca del Giappone e superano persino gli USA, che vengono da tre round di Quantitative Easing sui mercati, cioè di iniezione di liquidità per far ripartire il sistema economico. Come si vede, la PBOC è in "quantitative easing dal 2005". Ciò ha favorito la crescita economica, il credito e gli investimenti fissi, ma l'economia è fatta di equilibri e la moneta non sfugge alle regole di tutti i beni: quando ce ne sono troppi in circolazione, il valore scende (e la Banca Popolare Cinese ha dovuto svalutare lo Yuan).
Gli squilibri di cui vive la bolla finanziaria e immobiliare cinese oggi sono tutti figli dell'eccesso d'interventismo pubblico degli ultimi 10 anni, a partire dall'espansione del 700% degli *asset* della PBOC, al cui confronto tutte le altre banche mondiali sembrano dei dilettanti.
Il tema centrale è se il governo cinese sarà in grado di garantire il passaggio da un'economia trainata dagli investimenti a una dominata dai consumi. Se ci riuscirà, l'economia potrà procedere a ritmi di crescita più sostenibili, nell'ordine del 6%-7%, altrimenti ci attende un futuro di instabilità politica ed economica per il Dragone.



Oggi il governo cinese ha davanti tre problemi. Il primo è di ripulire gli eccessi finanziari del passato evitando al tempo stesso una nuova crisi. Il secondo è la rimodulazione dell'economia, in modo che diventi più dipendente dai consumi e meno dagli investimenti e dell'export. Il terzo è riuscire a centrare questi obiettivi mantenendo un tasso di crescita sufficientemente elevato della domanda aggregata.
Le prime risposte e i primi interventi delle autorità non sembrano all'altezza e dimostrano forti incoerenze di fondo.
A livello economico è impossibile controllare simultaneamente la politica monetaria, il tasso d'interesse, lasciando piena libertà di movimento dei capitali. È la legge della "Trinità impossibile".
Cosa significa. La Cina prima svaluta lo Yuan e pochi giorni dopo, per cercare di tamponare il crollo delle borse, abbassa il tasso ufficiale di sconto, fornendo liquidità a un costo inferiore.
Se si svaluta una moneta, in presenza di libertà di movimentazione dei capitali, si darà avvio a un deflusso di capitali dal Paese verso monete più forti, sicure e con tassi più elevati o in crescita. Deflusso giustificato dall'obiettivo di difendere i risparmi e cercare maggiori rendimenti. Gli USA erano e sono i primi destinatari di questi flussi di capitali (la FED, non alzando i tassi, non ha alimentato questi flussi, aiutato la stabilizzazione dei mercati mondiali). Succede che la Cina svaluta lo Yuan e i mercati cominciano a scommettere su ulteriori svalutazioni per le preoccupazioni legate all'economia reale. Le autorità intervengono vendendo riserve estere e comprando Yuan, per sostenere il cambio appena svalutato. L'economia però insegna che una volta svalutato lo Yuan, per difendere il nuovo cambio, la Banca Cinese avrebbe dovuto coerentemente alzare i tassi di interesse.
Ciò avrebbe suonato le campane da morto per i mercati e, quindi, la Cina ha abbassato i tassi, dando nuova benzina alle fughe di capitali fuori dal Paese.
Se la Cina vuole decidere il cambio e abbassare i tassi per aiutare l'economia, evidentemente in difficoltà e non così forte come le autorità vanno dicendo, deve imporre dei controlli ai flussi di capitale. Ciò, ovviamente, minerebbe per molti anni la credibilità del Paese e le sue velleità di diventare valuta di riserva mondiale.
Pechino può tentare di piegare le leggi dell'economia, ma non può vincerle. Le enormi riserve estere detenute dalla Banca Popolare Cinese danno buoni margini temporali per proseguire su questa politica del controllo del cambio, controllo del tasso d'interesse e libertà di movimento dei capitali. Ma è solo questione di tempo prima che le regole dell'economia facciano il proprio corso.

Solo un rilancio dell'economia interna potrebbe invertire la tendenza al deflusso dei capitali. Rilancio che potrà avvenire solamente da un rafforzamento dei consumi interni e non sull'export. In altre parole: la Cina dovrà crescere con le proprie gambe e non sulle spalle delle economie occidentali, Stati Uniti in primis. Stati Uniti che adesso, in modo lungimirante, hanno assunto una posizione di "wait and see", ma che, qualora l'economia a stelle e strisce dovesse irrobustirsi ulteriormente, saranno obbligati ad alzare i tassi d'interesse, attirando capitali oggi ubicati in Cina.
Nel frattempo, l'unico modo per Pechino di mantenere una parvenza di moneta stabile e un equilibrio nella sua economia è mettere mano alle riserve estere. Questo, tuttavia, non riporterà fiducia nei mercati, soprattutto se, mese su mese, si osserverà un depauperamento delle riserve in valuta straniera per difendere una trinità impossibile[1].

1 Quando una Banca Centrale non ha abbastanza riserve per difendere un cambio fisso, si ha una crisi nella bilancia dei pagamenti. Lo Yuan dovrebbe essere svalutato pesantemente e i tassi d'interesse alzati di molto per attrarre capitali stranieri o per spingere i capitali nel Paese e non defluire all'estero. In sintesi, a un azzeramento delle riserve estere, l'economia di un Paese potrebbe trovarsi di fronte a tassi di interesse elevati, offerta di moneta ridotta, bassa domanda aggregata, bassa produzione e bassa occupazione: in altre parole una pesantissima recessione economica.

Rimettere in moto i giovani per tornare a crescere

di Alessandro Rosina, Professore ordinario di Demografia - Facoltà di Economia Università Cattolica di Milano

Una flessibilità al ribasso

Partiamo dai dati. Tra 2007 e 2013 la popolazione italiana in età 15-29 è diminuita di 300 mila abitanti (da 9,7 a 9,4 milioni circa), mentre gli occupati in tale fascia si sono ridotti di ben un milione di unità (da 3,8 a 2,8 milioni). La demografia ha quindi ridotto di circa il 3% la presenza di giovani nella popolazione, ma la crisi e le inefficienze del sistema produttivo hanno decurtato del 27% il contributo degli under 30 al mondo del lavoro. La riduzione ha colpito in modo particolare chi ha titolo di studio medio-basso (-40% chi ha al massimo licenza media, - 24% i diplomati), ma non ha risparmiato i laureati (-15%).

Come evidenzia, tra gli altri, il Rapporto sul mercato del lavoro 2013-14 del Cnel: "Al minore svantaggio relativo dei laureati, tuttavia, si associa il fenomeno della sovraistruzione, ovvero la crescente disponibilità ad accettare lavori meno qualificati e sottopagati".

L'Italia è inoltre uno dei paesi in Europa con più alta percentuale di giovani disoccupati di lunga durata. Secondo i dati Eurostat, quasi un giovane italiano su due in età 15-24 risultava nel 2011 disoccupato, da oltre un anno, contro una media europea di circa uno su tre. Una situazione che non è migliorata nel tempo e che ci vede su tale indicatore far meno peggio solo di Slovacchia e Bulgaria. Alto è, inoltre, il rischio di disoccupazione tra i giovani laureati, nonostante siano la categoria che meglio ha resistito alla crisi. Dopo la Grecia siamo il paese che, non solo presenta elevati tassi di giovani senza lavoro, ma in cui più modesto è il vantaggio dei titoli alti rispetto a quelli bassi. Come conseguenza del più basso numero di laureati rispetto al resto d'Europa e della nostra specifica difficoltà a valorizzare il capitale umano delle nuove generazioni, siamo tra gli ultimi paesi dell'Unione per quota di manodopera qualificata nel processo produttivo: solo uno su cinque è laureato tra gli occupati italiani, mentre il dato medio europeo è di uno su tre (dato 2013). Rispetto ai principali indicatori occupazionali delle nuove generazioni, anche riguardo alle opportunità per i meglio formati, il nostro paese si trova insomma nelle posizioni meno favorevoli in Europa, contendendosi l'ultimo posto con altri paesi mediterranei o con i paesi dell'Est. Lo stesso vale sugli aspetti qualitativi del lavoro, come le remunerazioni, il sottoinquadramento, il part-time non scelto e le carriere lente. Inoltre, non solo è alta l'incidenza di contratti temporanei e atipici, inclusi i rapporti di collaborazione, ma più basso è soprattutto il tempo di stabilizzazione della propria carriera lavorativa. Questo è particolarmente gravoso per i giovani perché, come mostrano varie ricerche, i primi dieci anni sono cruciali per costruire condizioni di benessere per il resto della vita.

Un'istruzione che non rende

I dati Eurostat, riportati nel Rapporto "Youth in Europe", mostrano come, prima di entrare nella crisi (anno 2007), i tassi di attività in età 25-29 fosse pari al 74% per i giovani con livello secondario, contro una media europea pari all'82%. Passando a chi ha istruzione terziaria, il dato europeo sale vicino al 90%, mentre in Italia scende sotto il 70%. Pertanto, mentre nel resto d'Europa già prima dei 30 anni i laureati si trovano con maggiori opportunità rispetto a chi ha investito meno nella propria formazione, ciò non accade in Italia.

Questo significa che il rendimento dell'istruzione nel nostro paese risulta inferiore e più tardivo nei confronti delle altre economie avanzate. Solo dopo i 35 anni i tassi dei laureati sopravanzano quelli di chi ha titolo intermedio. Va aggiunto poi che, rispetto a gran parte degli altri paesi Ocse, i salari di ingresso sono più bassi e siamo anche uno dei paesi nei quali maggiormente è aumentato il divario tra giovani e vecchi lavoratori.

L'esito è un carente e inadeguato impiego dei talenti, soprattutto di quelli con origine sociale meno fortunata. Rispetto agli altri paesi sviluppati, chi proviene da una famiglia con minori risorse strumentali e culturali più difficilmente, a parità di capacità di base, accede all'università o riesce comunque a completare gli studi e, se si laurea, più alto è il rischio di sperimentare lunghi episodi di disoccupazione e sottoinquadramento.

Una ricerca dell'Ocse, tra le altre, evidenzia inoltre come il nostro sia uno dei paesi che presentano più alta correlazione tra livello dei salari dei figli e quello dei padri. In particolare, si stima che avere un padre laureato in Italia permetta al figlio di guadagnare in media il 50% in più rispetto a chi ha un genitore con titolo più basso. I dati di un approfondimento del Rapporto annuale 2012 dell'Istat confermano ulteriormente un quadro nel quale "l'istruzione non riesce a svolgere la sua funzione di promozione sociale e le disuguaglianze tra classi tendono a riprodursi e a permanere nel tempo".

A parità poi di titolo di studio, le differenze sociali pesano in modo rilevante sul percorso lavorativo. In particolare, "va sottolineato come la condizione di atipicità non

presenti gli stessi livelli di criticità per tutte le classi sociali: dopo dieci anni, gli appartenenti alla borghesia hanno ottenuto un lavoro standard in circa sette casi su dieci ed esibiscono il minor rischio di non lavorare".
Il legame causale tra capitale umano e sviluppo non è unilaterale, ma di mutua interdipendenza. Da un lato, un sistema produttivo che si espande sui settori più innovativi e competitivi crea domanda di formazione di alto livello; d'altro lato, un miglioramento del livello di conoscenze e competenze della forza lavoro stimola e alimenta lo sviluppo economico. Ma si può generare anche una spirale negativa: nel caso si riduca il rendimento dell'istruzione, le persone possono essere indotte a investire di meno sulla propria formazione e questo poi limita le possibilità di miglioramento sociale e sviluppo economico futuro.
L'Italia è una delle economie avanzate che più rischiano di scivolare in questo circolo vizioso.
Il rendimento dell'istruzione è quindi uno dei maggiori nodi problematici da sciogliere per incoraggiare i giovani a investire su se stessi. Il messaggio che bisogna tornare a dare, attraverso riscontri oggettivi, è che più solidamente s'investe sulla propria formazione e maggiore è la possibilità - indipendentemente dal contesto familiare e sociale di provenienza - di ottenere importanti obiettivi e professionali di vita.

Come i giovani stanno reagendo

I risultati dell'Indagine "Rapporto giovani", promossa dall'Istituto Toniolo (www.rapportogiovani.it), mostrano come gli attuali under 30 italiani, nonostante la recessione, la crescente e motivata sfiducia nelle istituzioni, le difficoltà occupazionali e le persistenti carenze del welfare pubblico, non demordano, stiano cercando di reagire mettendo in campo strategie adattive per fronteggiare la crisi in attesa di tempi migliori.
Tra le reazioni adattive c'è l'evidenza di una marcata diminuzione della soglia sotto la quale, per remunerazione bassa o poca attinenza con i propri studi, rifiutano un'offerta di lavoro. L'adattamento al ribasso fino a qualche anno fa riguardava soprattutto i giovani del Sud, ma sta ora sempre più interessando anche quelli del Nord, come confermano i dati del progetto Specula Lombardia.
Questo non significa che non ci siano anche "bamboccioni" e "schizzinosi", ma lo sono sempre meno. Rimane vero che l'intraprendenza è a tutt'oggi più bassa rispetto agli altri paesi, ma è anche vero che la propensione ad adattarsi comporta - per la carenza di adeguate politiche attive e per le condizioni del mercato del lavoro - un maggior rischio di innescare una spirale di progressivo scivolamento ai margini.

Rimettere in campo le nuove generazioni per tornare a vincere

La recessione ha peggiorato e complicato un quadro già difficile, conseguenza di un'azione politica inadeguata. Il segno più evidente ed eclatante è la persistente carenza di investimenti pubblici nelle voci che promuovono la presenza dei giovani nel sistema produttivo, come le politiche attive del lavoro, e allargano le opportunità incentivando la loro intraprendenza, come la spesa in "Ricerca, sviluppo e innovazione". A questo si aggiungono alcune peculiarità italiane sia di tipo strutturale, come il tessuto di medio-piccole imprese, sia di tipo culturale, come il ruolo protettivo della famiglia. Ma queste specificità non possono essere degli alibi. E' anzi proprio la mancanza di politiche industriali, incentivi a far sistema, strumenti di welfare attivo, che rende alcune nostre caratteristiche peculiari condizioni di svantaggio (come dimostro nel libro in uscita: "Giovani che non studiano e non lavorano", Vita e Pensiero, 2015).
Vari istituti di ricerca internazionali da anni parlano del rischio di una "lost generation". Concetto recentemente ripreso dal Fondo monetario internazionale che stima, in assenza di forti azioni di rilancio, un tempo necessario per riassorbire gli effetti negativi della crisi sull'occupazione, pari a 10 anni per la Spagna e a circa 20 per l'Italia. Tutto questo suggerisce quanto sia importante agire subito, ma rivela anche come fallace sia l'idea che tutto si risolverà da sé con la fine della crisi economica. Le precondizioni per agire con politiche in grado di evitare tale scenario, non come palliativi per renderlo meno drammatico, possiamo elencarle nei seguenti punti.

a) Vanno predefiniti obiettivi chiari e misurabili (prendendo come indicatore il tasso di NEET - i giovani che non studiano e non lavorano - ma anche la quota di giovani in età 25-29 anni economicamente autosufficienti).
b) Gli obiettivi al punto precedente vanno stabiliti con orizzonte sia di breve sia di medio periodo: nel primo caso, per evitare che gli attuali giovani affacciati al mercato del lavoro siano una "lost generation"; nel secondo, soprattutto per promuovere condizioni migliori per le generazioni ancora nel percorso formativo. I risultati concreti immediati servono sia per rimotivare gli attuali NEET, sia per incentivare quelli ancora più giovani a fare scelte virtuose di investimento su se stessi e sulla propria formazione (recuperando fiducia in un processo di miglioramento continuo nel contesto in cui vivono).

c) Tali obiettivi devono essere considerati una priorità nazionale e, quindi, mobilitare tutte le risorse necessarie per arrivare a ottenere i risultati stabiliti.
d) Tutto questo richiede anche un cambiamento culturale che porti a superare definitivamente la resistenza nell'investire sulle nuove generazioni come bene pubblico, in contrapposizione agli aiuti privati forniti ai figli all'interno delle famiglie.
e) Le politiche devono essere fatte non tanto "per i giovani", ma "con i giovani per la crescita del Paese". Va superato un certo atteggiamento paternalistico della classe dirigente italiana, molto interessata e attenta al destino dei propri figli, ma molto diffidente rispetto alla promozione di spazi e opportunità nei processi economici e decisionali per le nuove generazioni. E' vero che qualche ricambio c'è stato, ma è stato solo apparente, senza un significativo miglioramento della condizione generale dei giovani. Nelle classi dirigenti italiane va riscoperto il piacere di realizzare le condizioni per lasciare il posto a qualcuno più bravo di sé, che non sia il proprio figlio.

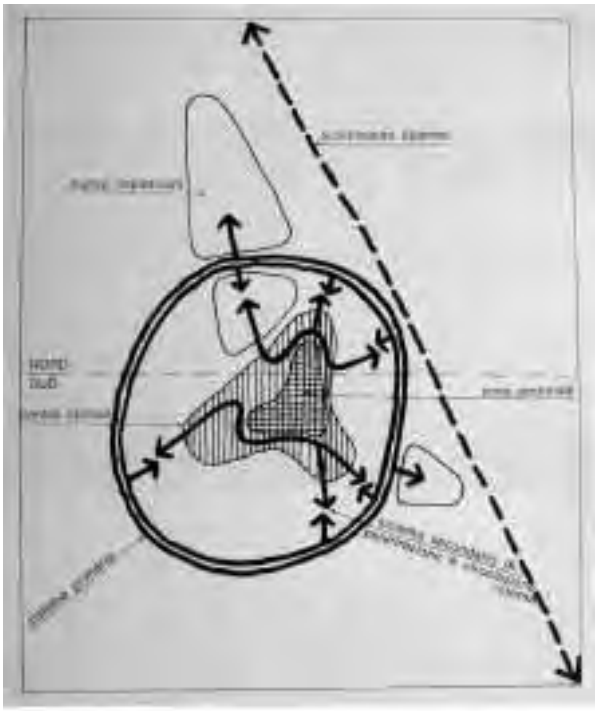
Nulla di questi cinque punti finora si è realizzato con forza ed evidenza. L'Italia deve ancora dimostrare concretamente di credere nelle nuove generazioni come risorsa principale per tornare a crescere, ripartendo dalle condizioni che consentono a esse di dare il meglio di sé, di esprimere al maggior livello le proprie potenzialità. Questo impegno come priorità nessun governo, nei fatti, se l'è finora concretamente assunto.

URBANISTICA E TRAFFICO

A Siena nacque nel 1965 la prima ZTL

di Stefano Maggi, Assessore Urbanistica Trasporti Traffico al Comune di Siena

Non si chiamava ZTL (Zona a traffico limitato), ma il concetto era lo stesso. Una limitazione dell'accesso al centro storico da parte di tutti i veicoli, attuata per salvare il centro stesso dal degrado.
Tra la fine degli anni '40 e l'inizio degli anni '50, a Siena si registrò una disordinata espansione edilizia, che vide la costruzione di palazzi persino a ridosso delle mura medioevali.
Perché non ci fu alcuna tutela? Perché all'epoca il concetto di tutela era concentrato sui monumenti, le opere d'arte, i palazzi storici. Non ci si preoccupava, invece, dell'ambiente complessivo, di tutto quel tessuto di vie e vicoli, che venivano direttamente dal Medio evo, in alcuni casi dal Rinascimento, e che oggi sembrano a tutti meritevoli di tutela.
Per frenare le costruzioni, che nascevano un po' dappertutto in seguito all'inurbamento dalle campagne, e che cominciavano anche a minacciare le "valli verdi" del centro storico, in particolare la valle delle fonti di Follonica, nel 1956 fu affidata la redazione del piano regolatore comunale a Luigi Piccinato, urbanista noto a livello internazionale, insieme a Piero Bottoni di Milano e Aldo Luchini di Siena.
Il piano Piccinato stabilì di non edificare nel centro storico, sviluppando la periferia a nord, dove sarebbe anche stato costruito il nuovo ospedale. Per fare posto alle automobili in espansione, il piano prevedeva due strade di circonvallazione fra piazza del Sale e Santo Spirito e fra San Domenico e il Duomo, da ottenere con lo sventramento dei palazzi esistenti. La diffusione dell'auto aveva, infatti, condizionato persino il pensiero di illustri urbanisti, che cercavano di trovare soluzioni tali da consentire il transito e la sosta dei veicoli a motore.
Con l'avanzata della motorizzazione di massa, la situazione divenne rapidamente insostenibile a partire proprio da Siena che, come poche altre città italiane, aveva conservato il tessuto medioevale di vicoli e stradine.
Nel luglio 1962, il sindaco Ugo Bartalini vietò la sosta e la circolazione nell'anello superiore di piazza del Campo, oltre a limitare la circolazione dei bus turistici. Si trattava del primo provvedimento concreto preso per contenere il traffico.
Il problema delle automobili nei centri storici non era soltanto di Siena o dell'Italia, ma riguardava tutta l'Europa.
Nel novembre 1963, fu pubblicato il volume *Traffic in Towns. A study of the long term problems of traffic in urban areas*. Si trattava di uno studio condotto per conto del Ministero dei Trasporti inglese, che faceva una chiara analisi della problematica.
La penetrazione e la circolazione nelle città sarebbero diventate sempre più faticose e la congestione stradale avrebbe reso pericolosa la vita dei pedoni; di conseguenza, l'ambiente urbano sarebbe divenuto sempre più invivibile, man mano che avanzava la motorizzazione di massa. Si doveva perciò eliminare il traffico di attraversamento nei centri storici, consentendo una circolazione limitata a livello locale.
L'Associazione Italia Nostra – fondata nel 1955 – decise di studiare il problema, affidando nel '64 la redazione di una memoria all'arch. Achille Neri, il cui studio, intitolato *Alcune proposte di sistemazione del traffico nel centro storico di Siena*, fu stampato e inviato alle istituzioni.
Lo studio prevedeva la riconversione degli ambienti cittadini alla circolazione pedonale, recuperando il silenzio in città e garantendo una maggiore sicurezza per chi si spostava a piedi. Occorreva, però, una drastica scelta sul numero, sul tipo e sulla velocità dei veicoli ammessi nel centro, nonché una precisa scelta degli itinerari del traffico e delle strade esclusivamente destinate ai pedoni.
La giunta guidata dal sindaco Fazio Fabbrini, con Augusto Mazzini assessore all'Urbanistica e Bruno Guerri assessore alla polizia municipale, decise di intervenire.
Il progetto per la nuova disciplina della circolazione nel centro cittadino si basava su due principi cardine:
1) creare una zona centrale riservata alla circolazione pedonale, in Banchi di Sotto, Banchi di Sopra, via di Città e via Montanini, con le vie limitrofe confluenti;
2) abolire lo scorrimento dei veicoli nel centro storico, creando anelli di circolazione separati: uno a nord da porta Camollia a piazza Indipendenza e uno a sud fra le Porte Pispini, Romana, Tufi e San Marco, con limite alle Logge del Papa, dove cominciava l'area interdetta ai veicoli.
Il 6 luglio 1965, fu emanata l'ordinanza del sindaco n. 148, intitolata *Norme particolari di circolazione nel centro cittadino*, in vigore dall'11 luglio, con la quale veniva creata una "Zona Blu" interdetta alla circolazione.



Si trattava di un provvedimento innovativo a livello internazionale, che avrebbe fatto scuola in Italia e all'estero, ma che i più non capirono. Le porte di molti negozi si chiusero per protesta, le auto percorsero in corteo le vie cittadine, occuparono Piazza del Campo, Piazza del Mercato; i clacson suonarono per ore e ore e il telefono del Comune squillò ininterrottamente, con invettive e minacce. L'Ordine dei Medici, l'Automobile Club e il museo dell'Opera Metropolitana, insieme ad alcuni privati cittadini, promossero persino un ricorso gerarchico al ministro dei Lavori Pubblici contro l'ordinanza del sindaco, che dovette giustificare più volte il provvedimento emesso.

"Mi colpì in particolare in quei primi giorni - ha scritto Fabbrini in un libro di memorie - la presenza nelle vie chiuse di moltissime carrozzine con i neonati che le giovani mamme, spesso in coppia con i mariti, quasi a voler sfidare gli oppositori, portavano a spasso per Banchi di Sopra; i capannelli di persone che conversavano liberamente senza essere costrette ad addossarsi alle mura per evitare di essere investite e il ritorno di odori che erano stati soffocati dai fumi di scarico".

La crisi dell'Amministrazione comunale, che portò alle dimissioni del sindaco nel maggio 1966, con l'arrivo del commissario prefettizio, determinò una "marcia indietro" e il traffico di attraversamento fu parzialmente riaperto a partire dal settembre '66.

La chiusura del centro, con la creazione dell'isola pedonale, non fu però messa in discussione e, anzi, negli anni successivi, iniziò l'estensione dell'isola stessa. Nell'agosto 1972, dopo la lunga parentesi del commissario prefettizio, il sindaco Roberto Barzanti aumentò la zona chiusa, vietando l'ingresso alla città dall'area di San Domenico, e riprendendo un percorso che con successivi provvedimenti è arrivato fino ai giorni nostri.

Negli anni '80 e '90 fu istituita la ZTL su quasi tutto il resto del centro storico, diviso in settori di circolazione e di sosta riservati ai soli residenti. Ai residenti, gli unici autorizzati a parcheggiare in centro, fu chiesto un bollino di 50.000 lire al mese da destinare all'incremento del trasporto pubblico, una cifra molto alta. Anche in questo caso, si trattò di un esperimento innovativo a livello nazionale.

Fu inoltre iniziata la costruzione di parcheggi scambiatori in periferia, creando nel 1990 la rete dei minibus Pollicino. Dal 1990, infatti, dopo diversi anni di chiusura del centro storico agli autobus, il Comune di Siena, in accordo con il Train, introdusse nel cuore della città un minibus denominato "Pollicino" per consentire l'accesso alle anguste vie cittadine, a partire da parcheggi scambiatori, dove avrebbe dovuto posteggiare l'auto chi veniva da fuori.

Iniziati con il posteggio dei Due Ponti, i parcheggi scambiatori sono stati poi realizzati alla Colonna di San Marco, a Fontebecci, alla Strada dei Tufi.

Mentre la ZTL veniva estesa alle aree rimaste fuori, come Camollia e San Marco, furono costruiti vari parcheggi in struttura: Il Campo in via Fontanella/Mattioli, Duomo in via del Nuovo Asilo, San Francesco in via Baldassarre Peruzzi, Santa Caterina in via Esterna Fontebranda. Inoltre, si realizzarono le scale mobili di San Francesco e di Fontebranda, alle quali si è aggiunta quella stazione-Antiporto di Camollia, il cui successo di passeggio pedonale ha rivitalizzato persino la non vicinissima via Camollia.

Nei primi anni 2000, è stato attivato il controllo della ZTL attraverso i varchi con telepass, si è sperimentata la prima Aru (Area a rilevanza urbanistica), frutto di un progetto complessivo che prevedeva 12 Aru, di cui finora sono state attivate 5.

Si è trattato di un lungo lavoro, svolto con difficoltà dalle varie amministrazioni, suscitando sempre forti proteste, ma anche numerose imitazioni, simbolo dell'innovazione di Siena.

A questo proposito, vale la pena di ricordare le parole di Luigi Piccinato, il progettista del piano regolatore di Siena del '56, il quale, in un'intervista rilasciata a Roberto Barzanti nel marzo 1983, a distanza di quasi 30 anni dall'elaborazione del piano, affermava: "L'adozione del provvedimento che fece pedonale la parte più cospicua del centro storico - poi, a quel che ne so, variamente corretto e ampliato - è stata una delle grandi conquiste di Siena. Tutta l'Italia oggi non solo la imita, ma la studia. Fu un atto che ha contribuito a salvare la struttura organica - sottolineo questa parola - di tanti altri centri urbani".

Le Ferrovie in Europa *e il ruolo del Sindacato*

di Laura Andrei, Dipartimento Mobilità-Attività Ferroviarie Filt-Cgil Nazionale

I lavoratori devono acquisire adeguata conoscenza del contesto europeo nel quale il Gruppo si troverà a operare a seguito della revisione delle normative comunitarie nel settore.
Il sindacato è chiamato a gestire le ricadute occupazionali delle riorganizzazioni legate a separazioni societarie, apertura al mercato degli ex monopoli, nascita di nuovi operatori.

Durante gli ultimi incontri della Commissione Paritetica nazionale sulla formazione finanziata di Ferrovie dello Stato Italiane, le Organizzazioni Sindacali, nell'ambito delle proprie prerogative di indirizzo, hanno formulato alcune proposte per lo sviluppo di iniziative di formazione che, nei prossimi mesi, siano in grado di trasferire capillarmente ai lavoratori una conoscenza adeguata del contesto europeo nel quale il Gruppo si troverà ad operare a seguito della revisione delle normative comunitarie sul settore.
La richiesta, che cerca di coniugare gli obiettivi formativi della bilateralità con l'esigenza di informare adeguatamente i dipendenti del Gruppo sui processi che li interessano sia come cittadini sia come lavoratori, deriva dal fatto che il Sindacato ha dovuto prendere atto, da tempo, che l'evoluzione dello scenario normativo sta provocando impatti sostanziali sull'organizzazione delle aziende interessate dai processi di liberalizzazione stimolati dall'azione del legislatore europeo.
Le riorganizzazioni conseguenti (separazioni societarie, apertura al mercato degli ex monopoli, nascita di nuovi operatori) hanno mostrato, negli ultimi anni, la necessità di intervenire con accordi sindacali mirati alla gestione delle ricadute occupazionali causate da tali processi.
Purtroppo, la mancanza di consapevolezza diffusa circa le condizioni imposte dal contesto è stata spesso causa di incomprensioni con i lavoratori e di pericolose strumentalizzazioni da parte dei soggetti più disparati, interessati più ad attaccare il Sindacato Confederale secondo vecchi schemi che a risolvere le questioni di merito rappresentate dai rischi per il lavoro generati dall'apertura dei mercati.
La Filt, al contrario di altri, ha sempre dimostrato una grande consapevolezza dello scenario internazionale, anche grazie alla sua storica capacità di analisi e alla sua collaborazione alle iniziative del Sindacato europeo.
Infatti, la Filt Nazionale partecipa attivamente con alcuni suoi membri a gruppi di lavoro dedicati al trasporto ferroviario che hanno il compito di preparare le iniziative, le campagne e i progetti direttamente connessi alle attività della Federazione Europea dei lavoratori dei Trasporti (ETF), anche rispetto al ruolo che quest'ultima svolge nell'ambito del dialogo sociale.
Nello specifico del settore ferroviario, il tema principale sul quale ETF è stata direttamente coinvolta in questi ultimi anni è l'analisi del "quarto pacchetto ferroviario", cioè del riordino normativo che ha l'obiettivo di creare un unico spazio ferroviario europeo con regole comuni studiate per eliminare le barriere che oggi ancora appesantiscono le procedure amministrative propedeutiche al rilascio delle licenze e dei certificati alle imprese.
ETF ha contribuito anche con proprie proposte di emendamenti ai testi elaborati dalla Commissione, concentrando la propria attenzione sia sui temi sociali più direttamente connessi alla tutela del lavoro nel settore sia sulla garanzia del servizio di trasporto pubblico anche nei territori a bassa domanda.
A tal proposito ETF ha detto "No al cherry picking", cioè no alla concentrazione degli operatori privati sulle linee più redditizie a scapito di un'offerta integrata del servizio.
L'azione dei gruppi di lavoro si è anche dedicata ad argomenti più squisitamente tecnici che impattano direttamente sulle condizioni di lavoro degli addetti, come le normative sulla sicurezza.
In quest'ambito ETF prende parte con propri esperti provenienti dai diversi sindacati aderenti, ai workshop dell'agenzia europea per la sicurezza ferroviaria (ERA), dedicati anch'essi al lavoro di elaborazione dei testi mirato ad armonizzare le diverse normative nazionali sulla sicurezza, con l'obiettivo di rendere più semplice l'accesso delle imprese ferroviarie al rilascio delle licenze nell'ambito dell'interoperabilità transfrontaliera. Naturalmente, anche in queste occasioni, compito dei membri di nomina sindacale è quello di dedicare particolare attenzione al fattore umano, consapevoli che su temi così delicati non si possa escludere il sindacato dalla discussione.
Fra le principali questioni poste in evidenza da ETF rispetto alla revisione del regolamento europeo 1370/2007 sui servizi pubblici, pur nelle differenze che si registrano nella sua applicazione fra i vari Paesi, particolare attenzione è stata dedicata alla richiesta della garanzia della clausola sociale per la tutela occupazionale e di reddito dei lavoratori nei casi di subentro di nuovi operatori a seguito delle procedure di affidamento dei servizi di trasporto ferroviario non a mercato.
L'obiettivo del Sindacato è naturalmente di evitare che l'aggiudicazione dei contratti di servizio pubblico, che dovranno essere messi a gara in tutti gli Stati Membri presumibilmente dopo il 2019, si giochi sulle condizioni di lavoro, causandone la progressiva svalutazione, invece che sulla qualità del servizio e sulla sua innovazione da perseguire attraverso gli investimenti necessari.
A oggi i risultati ottenuti non sono ancora soddisfacenti e l'indirizzo politico di questa Europa, sempre meno interessata al sociale, non lascia presagire nulla di positivo in tal senso.
Le campagne di ETF di questi anni sull'apertura del mercato ferroviario passeggeri in Europa, visti gli effetti prodotti sul lavoro dalla precedente liberalizzazione senza regole del trasporto merci su ferro, hanno enfatizzato la richiesta di respingere le proposte di apertura del mercato ferroviario passeggeri a livello comunitario, a tutela delle condizioni di lavoro dei ferrovieri e dei loro salari.
A questo proposito, l'esperienza già maturata in Italia di apertura del mercato interno passeggeri avvenuta per scelta del legislatore nazionale, che ha permesso la nascita di aziende a capitale totalmente privato come NTV, dove il sindacato è riuscito a

sottoscrivere un contratto aziendale nel 2012, costituisce, da tempo, oggetto di studio per i sindacati degli altri Paesi.
ETF prova comunque a contrastare l'estensione del mercato totalmente liberalizzato del traffico passeggeri, organizzando campagne di mobilitazione e informazione, spiegando che l'assenza di regole certe, come ad esempio la possibilità di applicare un unico contratto a tutte le imprese, non farebbe che estendere il dumping sociale fra i lavoratori delle diverse aziende, così come purtroppo è avvenuto nel trasporto merci.
Al riguardo, negli anni passati, il dialogo sociale non ha prodotto grandi risultati, consentendo di definire solo un regolamento che fissa limiti massimi di utilizzo del personale mobile impiegato in servizi interoperabili (treni che attraversano più Stati senza modificare gli equipaggi) con maglie comunque molto più ampie rispetto alle regole dei Contratti Collettivi stipulati a livello nazionale.
Successivamente, complice la crisi che ha investito l'intera economia continentale, il confronto con le controparti a livello europeo non è più stato in grado di produrre avanzamenti sostanziali né rispetto alle tutele salariali né rispetto alle normative di utilizzo dei ferrovieri in termini di orario di lavoro, lasciando alla contrattazione nazionale e aziendale, gravemente indebolita dalla crisi economica, l'onere di definire regole che le controparti chiedono sempre più blande.
Altro tema attualissimo è lo smantellamento delle compagnie ferroviarie integrate, quelle cioè che, pur attuando le dovute separazioni gestionali e contabili imposte dalle norme già in vigore, attualmente prevedono un'unica proprietà per il gestore infrastruttura e l'impresa di trasporto. L'obbligo di scorporo è visto dai maestri del liberismo come imprescindibile rispetto all'apertura completa dei mercati, in quanto abbatterebbe, a loro avviso, le barriere all'ingresso dei nuovi entranti.
L'azione dell'ETF su quest'argomento, attraverso azioni di lobbying sul Parlamento Europeo, ha tentato di fare emergere le contraddizioni che deriverebbero dalle operazioni di scorporo in termini di impoverimento degli investimenti in ricerca e sviluppo e di rischi conseguenti all'indebolimento dei grandi operatori nazionali.
Purtroppo la discussione sulle ricadute che potrebbero derivare per i dipendenti del Gruppo FSI da decisioni di questo tipo non sembrano all'ordine del giorno delle discussioni tra i lavoratori. Anche per questo motivo abbiamo bisogno di un'azione di informazione più capillare, così come abbiamo proposto nei comitati di pilotaggio sulla formazione di cui accennavo in premessa, perché tutto ciò che avviene in questo delicatissimo momento storico non diventi sempre e solo "tutta colpa del sindacato", come in troppi sono interessati a far credere.
In quest'ottica la partecipazione di nostri delegati alle iniziative di ETF e la diffusione delle informazioni diventano cruciali.
Come Filt abbiamo anche preso parte a gruppi di lavoro che hanno avviato un progetto per individuare strategie di gestione delle risorse umane che, nel lungo periodo, possano rendere maggiormente appetibile per i giovani, per le donne e per i lavoratori più anziani o meno qualificati il lavoro nel settore ferroviario; abbiamo contribuito con la nomina di alcuni esperti che collaborino con l'Agenzia Ferroviaria Europea (ERA) sulla Revisione della Direttiva Macchinisti; prendiamo parte ai seminari sulla verifica dell'applicazione dell'accordo CER/ETF sulle condizioni di lavoro del personale mobile in servizio transfrontaliero; nei prossimi mesi, saremo impegnati nell'appoggiare la campagna ETF per evitare la diffusione di treni senza personale di accompagnamento, così come abbiamo preso parte alla stesura dei documenti e alle proposte legate al fenomeno delle aggressioni a bordo treno.
Costante è poi l'impegno della nostra Organizzazione nel progetto WIR-Women In Rail con l'obiettivo di monitorare lo sviluppo dell'occupazione femminile nel settore e l'attuazione delle Raccomandazioni Comuni (firmate a Roma nel 2007), che ci fornisce una visione più ampia della gestione delle questioni di genere anche attraverso le esperienze maturate negli altri Paesi.
Il fatto che i Ministri dei Trasporti affrontino la proposta della Commissione di apertura al mercato dei servizi nazionali passeggeri, la possibilità di mettere a gara tutti i servizi passeggeri, la scelta di separare le imprese ferroviarie integrate dovrebbe diventare tema di discussione delle assemblee, perché da questi argomenti dipenderà la qualità del lavoro dei ferrovieri, sia di quelli delle "vecchie" Ferrovie dello Stato sia dei dipendenti delle imprese private, e sono questi i temi che spesso determinano i contenuti dei negoziati contrattuali.
Finché le bacheche sindacali (o le pagine facebook...) non inizieranno a riempirsi dei nostri comunicati sul dialogo sociale, probabilmente avremo difficoltà a diffondere la consapevolezza che anche i ferrovieri stanno prendendo parte, volenti o nolenti, al grande gioco della cessione di sovranità all'Europa nelle scelte di carattere economico che condiziona la loro vita sociale e il loro lavoro.
Le scelte sulla sopravvivenza delle imprese integrate, sulla messa a gara obbligatoria dei servizi pubblici, sulla liberalizzazione completa del trasporto passeggeri, e le regole che le accompagnano, sono scelte politiche chiare che dipendono anche dall'orientamento politico di chi le assume. La tutela del lavoro non sembra essere all'ordine del giorno in questo processo di cessione di sovranità degli Stati all'Europa, quindi il ruolo del Sindacato Europeo deve essere rafforzato perché si costruiscano gli argini necessari alle derive liberiste che rischiano di smantellare definitivamente quello che resta del modello sociale.
Questa forza non potrà che derivare dalla partecipazione dei lavoratori alle discussioni sui cambiamenti in atto e dalla loro presa di coscienza che alcune delle più importanti vertenze che li riguardano si sono ormai spostate a livello sovranazionale.
Dovremo, quindi, tutti imparare a muoverci in futuro nell'ambito delle contrattazioni transnazionali, a utilizzare i Cae laddove sono costituiti, ma non potremo farlo se prima non abbiamo costruito all'interno dei luoghi di lavoro una completa presa di coscienza del nuovo contesto.

Più diritti e opportunità alle donne *per far crescere il Paese*

di Loredana Taddei, Responsabile Politiche di genere CGIL nazionale

Per raggiungere l'effettiva parità tra i generi mancano la volontà politica e una visione d'insieme.
Se il divario di genere fosse colmato e con una maggiore partecipazione delle donne italiane al mercato del lavoro, il Pil aumenterebbe del 15%. Per tutti.

Su crescita ed equità l'Italia resta indietro e a pagarne le spese sono soprattutto giovani e donne.
Non è soltanto la Cgil a dirlo, ma sono i ritratti impietosi di studi come il 'Growth and Development Report 2015' del World Economic Forum che analizza 112 Paesi, pubblicato in questi giorni al termine di due anni di ricerche sul tema delle disparità di reddito e dell'inclusione sociale.
L'Italia è fanalino di coda per crescita inclusiva e al top per corruzione, scarsa etica della politica, disoccupazione e competitività.

La disoccupazione è alta, peggio solo la Grecia, e riguarda soprattutto i giovani e le donne, associata a elevate percentuali di lavoratori part-time involontari e persone con occupazioni precarie e vulnerabili. La partecipazione delle donne alla forza-lavoro è molto bassa, con un divario salariale molto forte, tra i più alti nei Paesi avanzati. Il sistema di protezione sociale, sempre più scarso e poco efficiente, concorre a peggiorare la precarietà e l'esclusione.
A fine luglio, anche il Rapporto Svimez ha confermato il quadro allarmante che la Cgil denuncia da tempo: il numero degli occupati nel Mezzogiorno, ancora in calo nel 2014, arriva a 5,8 milioni, il livello più basso almeno dal 1977, anno di inizio delle serie storiche Istat. Il prezzo più alto, sottolinea il Rapporto, è pagato da donne e giovani. Le donne tra i 15 e i 34 anni occupate al Sud sono solo una su cinque. Riguardo ai giovani, Svimez parla di una "frattura senza paragoni in Europa".
Il Sud, negli anni 2008-2014, ha perso 622 mila posti di lavoro tra gli under 34 (-31,9%), con un tasso di disoccupazione under 24 che raggiunge il 56%.
Lo studio lancia poi un allarme anche per le nascite. Nel 2014 al Sud si sono registrate solo 174 mila nascite, livello al minimo storico registrato oltre 150 anni fa, durante l'Unità d'Italia: il Sud – dice il Rapporto - "sarà interessato nei prossimi anni da uno stravolgimento demografico, uno tsunami dalle conseguenze imprevedibili". Lo tsunami, però, non preoccupa il governo, che non adotta misure per aggredire un trend che, secondo il Rapporto, fa "tornare indietro ai livelli di quasi quarant'anni fa". Così com'è assente qualsiasi strategia per incentivare l'occupazione femminile.
Ma, se le disuguaglianze continuano a crescere, tra lavoratrici e lavoratori, tra Nord e Sud (la differenza pro capite tra Nord e Sud arriva al 53,7%), l'Italia non potrà uscire dalla crisi. Per questo la Cgil a settembre ha dato il via a una vertenza nazionale, dal titolo 'Laboratorio Sud – Idee per il Paese', partito da Potenza il 6 settembre con Susanna Camusso.
C'è poi il capitolo pensioni, denunciato da Vera Lamonica, segretaria confederale della Cgil, anche in una recente audizione alla Commissione Lavoro della Camera sui progetti di legge relativi alla flessibilità dell'età pensionabile. In quell'occasione, Lamonica ha ribadito che è intollerabile la non applicazione dell'"opzione donna" -

ovvero la possibilità per le lavoratrici di andare in pensione dai 57 anni in poi, ma con l'assegno calcolato con il sistema contributivo- in vigore dal 2004 e finanziata a tutto il 2015. Norma che penalizza ferocemente le donne che vi fanno ricorso ma che, dopo la legge Fornero, è stata per molte l'unica via d'uscita. E non si applica perché l'Inps ne ha dato un'interpretazione sbagliata. Da allora è iniziato un balletto senza fine. Non sarebbe l'ora di dare una risposta definitiva?

L'unica nota positiva in questa travagliata estate è stata il ripristino di una norma di civiltà contro le dimissioni in bianco. La legge del 2007 era stata abrogata a pochi mesi dalla sua entrata in vigore, nel giugno del 2008, dal governo Berlusconi. Ora, dopo sette anni di battaglie, torna in vigore. Per prevenire l'abuso si utilizzerà per le dimissioni un modulo a numerazione progressiva e con scadenza, che non potrà dunque essere compilato al momento dell'assunzione come forma di ricatto soprattutto nei confronti delle giovani donne.

Complessivamente, ritardi, lentezze, indifferenze, approcci sbagliati, mancanza di un quadro organico di interventi, continuano a peggiorare la condizione delle donne nel nostro Paese nell'intero arco di vita, fino alla pensione.

Prendiamo ad esempio i congedi parentali: l'arrivo di un intervento presentato dal Governo come innovativo, in termini di work life balance, contenuto nel decreto conciliazione all'interno del Jobs Act, aumenta (di poco) la flessibilità ed estende l'arco temporale in cui possono essere utilizzati i congedi parentali (porta da 3 a 6 anni del figlio la possibilità di usufruire del congedo parentale retribuito al 30% e da 8 a 12 quello non retribuito,

e l'estensione obbligatoria per le lavoratrici autonome da 3 a 5 mesi). Ma la sensazione che si ha leggendo il provvedimento è che il ruolo del padre abbia una funzione di "sostituzione" della madre nella cura in casi estremi (morte o grave infermità).

Il punto vero è che la conciliazione tra vita lavorativa e vita privata richiede un insieme di misure in connessione tra loro, come chiediamo da sempre e come suggerito anche dall'Ocse che, in merito alla situazione nel nostro Paese, "caratterizzata - dice lo studio - da una partecipazione molto bassa alla forza lavoro, in particolare le donne e nel sud", ha ribadito la necessità di "potenziare i servizi di assistenza all'infanzia - causa anche del tasso di natalità molto basso - e di assistenza ai genitori anziani che, visto il ruolo tradizionale della donna in Italia, è altrettanto importante".

Mentre il Fondo Monetario Internazionale ci ricorda che, se il divario di genere fosse colmato (continua a restare uno dei più alti d'Europa) e con una maggiore partecipazione delle donne italiane al mercato del lavoro, il Pil aumenterebbe del 15%. Per tutti.

Molto chiaro Eurostat: "Se al primo posto nella correlazione positiva con l'offerta femminile vi è la spesa pubblica per i servizi di cura, è evidente che questa dovrebbe essere la prima scelta politica". Perchè allora così non è? Perchè il quadro generale rimane invariato, anzi peggiora? Perchè manca la volontà politica, e manca una visione d'insieme alla politica per raggiungere l'effettiva parità tra i generi.

Lo dimostrano le nostre normative sul tema, non adeguate alle raccomandazioni europee, indifferenti ai rapporti, agli studi nazionali e internazionali, ai modelli positivi di altri Paesi. Lo dimostra lo scarso interesse verso il superamento di vecchi modelli culturali, o verso il rispetto dell'applicazione delle leggi, come la L. 194, sostanzialmente inapplicata per i troppi obiettori di coscienza.

Se questo è il modo di investire sulle donne, di offrire loro uno scenario di cambiamento, di dare loro la possibilità di lavorare, di avere una retribuzione e una pensione, a parità di lavoro, uguale a quella degli uomini, di poter fare un figlio, insomma di applicare semplicemente la Costituzione, mi sembra che non ci siamo proprio.

Un'ecologia integrale per salvare la terra e gli uomini che ne fanno parte

di Osvaldo Cisternino

Forse può sembrare inconsueto che su una rivista sindacale sia segnalata ai lettori un'enciclica papale. Ma certo inconsueto è anche un papa come Papa Francesco, che anche i non credenti guardano con stupore e ammirazione per la sua capacità di toccare il cuore di tutti.
E appunto a tutti gli uomini di buona volontà è diretta la nuova enciclica pubblicata all'inizio dell'estate.
Si tratta della prima enciclica con un titolo non in latino bensì in *volgare* italiano, ispirato dalla celebre poesia - preghiera di San Francesco d'Assisi, dedicata alla lode del creato.
Ricordo i commenti entusiasti ma anche perplessi per la scelta del Cardinale Bergoglio che, dopo il conclave che lo aveva eletto, decise di prendere - primo papa nella storia della Chiesa - l'impegnativo nome di Francesco, del Santo più amato che, con radicalità estrema, si era dedicato a cercare di riportare la Chiesa alla povertà connaturata al messaggio evangelico. Il nuovo Papa sarebbe stato all'altezza di quel nome? Sembrava difficile, considerato anche lo stato in cui versava la Chiesa, che fu forse una delle cause delle clamorose e coraggiose dimissioni del predecessore, Benedetto XVI.
Non vi è giorno che papa Francesco non ci sorprenda con il suo rigore morale e la sua carica innovatrice, ma anche con la sua umanità e dolcezza, assolutamente fedele al nome prescelto.
Dunque non è un caso che per la sua enciclica Francesco abbia scelto il titolo *Laudato si'*. L'ispirazione centrale dell'enciclica viene appunto da San Francesco, nel quale *"si riscontra fino a che punto sono inseparabili la preoccupazione per la natura, la giustizia verso i poveri, l'impegno nella società e la Pace interiore"*.
Dice Papa Francesco: *"Se noi ci accostiamo alla natura e all'ambiente senza questa apertura allo stupore e alla meraviglia, se non parliamo più il linguaggio della fraternità e della bellezza nella nostra relazione con il mondo, i nostri atteggiamenti saranno quelli del dominatore, del consumatore o del mero sfruttatore delle risorse naturali, incapace di porre un limite ai suoi interessi immediati. Viceversa, se noi ci sentiamo intimamente uniti a tutto ciò che esiste, la sobrietà e la cura scaturiranno in maniera spontanea. La povertà e l'austerità di san Francesco non erano un ascetismo solamente esteriore, ma qualcosa di più radicale: una rinuncia a fare della realtà un mero oggetto di uso e di dominio."*
Il tema dell'enciclica è dunque il degrado ambientale, le cui radici però sono in gran parte *umane, ci riguardano e ci toccano tutti*. L'ecologia proposta da Francesco è da lui definita *integrale*, nel senso che tutto nel mondo è connesso e dunque è impossibile scindere degrado ambientale ed umano: *"Abbiamo bisogno di nuova solidarietà universale."* Ecco dunque alcuni assi dell'enciclica nelle parole del Papa: *"l'intima relazione tra i poveri e la fragilità del pianeta; la convinzione che tutto nel mondo è intimamente connesso; la critica al nuovo paradigma e alle forme di potere che derivano dalla tecnologia; l'invito a cercare altri modi di intendere l'economia e il progresso; il valore proprio di ogni creatura; il senso umano dell'ecologia; la necessità di dibattiti sinceri e onesti; la grave responsabilità della politica internazionale e locale; la cultura dello scarto e la proposta di un nuovo stile di vita."*
Di seguito, compatibilmente con lo spazio disponibile, accennerò ad alcuni passaggi dell'enciclica più direttamente legati ai temi sociali e ambientali, tralasciando di trattare - considerata la natura della rivista - l'intenso messaggio religioso in essa contenuto. Procederò riportando alcuni brani che più mi hanno colpito.

Inquinamento

"Esistono forme di inquinamento che colpiscono quotidianamente le persone. L'esposizione agli inquinanti atmosferici produce un ampio spettro di effetti sulla salute, in particolare dei più poveri, e provoca milioni di morti premature."
"La terra, nostra casa, sembra trasformarsi sempre più in un immenso deposito di immondizia. In molti luoghi del pianeta, gli anziani ricordano con nostalgia i paesaggi d'altri tempi, che ora appaiono sommersi da spazzatura." *"L'umanità è chiamata a prendere coscienza della necessità di cambiamenti di stili di vita, di produzione e di consumo, per combattere questo riscaldamento o, almeno, le cause umane che lo producono o lo accentuano."*

Papa Francesco
Enciclica Laudato si'
(pagine 192)
file scaricabile da Internet

Acqua

"l'accesso all'acqua potabile e sicura è un diritto umano essenziale, fondamentale e universale, perché determina la sopravvivenza delle persone, e per questo è condizione per l'esercizio degli altri diritti umani. Questo mondo ha un grave debito sociale verso i poveri che non hanno accesso all'acqua potabile, perché ciò significa negare ad essi il diritto alla vita radicato nella loro inalienabile dignità."

Biodiversità

"La cura degli ecosistemi richiede uno sguardo che vada aldilà dell'immediato, perché quando si cerca solo un profitto economico rapido e facile, a nessuno interessa veramente la loro preservazione. Ma il costo dei danni provocati dall'incuria egoistica è di gran lunga più elevato del beneficio economico che si può ottenere. Nel caso della perdita o del serio danneggiamento di alcune specie, stiamo parlando di valori che eccedono qualunque calcolo. Per questo, possiamo essere testimoni muti di gravissime iniquità quando si pretende di ottenere importanti benefici facendo pagare al resto dell'umanità, presente e futura, gli altissimi costi del degrado ambientale."

Qualità della vita e degrado sociale

"Vorrei osservare che spesso non si ha chiara consapevolezza dei problemi che colpiscono particolarmente gli esclusi. Essi sono la maggior parte del pianeta, miliardi di persone. Oggi sono menzionati nei dibattiti politici ed economici internazionali, ma per lo più sembra che i loro problemi si pongano come un'appendice, come una questione che si aggiunga quasi per obbligo o in maniera periferica, se non li si considera un mero danno collaterale." "Oggi non possiamo fare a meno di riconoscere che un vero approccio ecologico diventa sempre un approccio sociale, che deve integrare la giustizia nelle discussioni sull'ambiente, per ascoltare tanto il grido della terra quanto il grido dei poveri." "Si pretende così di legittimare l'attuale modello distributivo, in cui una minoranza si crede in diritto di consumare in una proporzione che sarebbe impossibile generalizzare, perché il pianeta non potrebbe nemmeno contenere i rifiuti di un simile consumo." "Non ci sono frontiere e barriere politiche o sociali che ci permettano di isolarci, e per ciò stesso non c'è nemmeno spazio per la globalizzazione dell'indifferenza."

Relazioni internazionali

"La sottomissione della politica alla tecnologia e alla finanza si dimostra nel fallimento dei Vertici mondiali sull'ambiente. Ci sono troppi interessi particolari e molto facilmente l'interesse economico arriva a prevalere sul bene comune e a manipolare l'informazione per non vedere colpiti i suoi progetti." "Nel frattempo i poteri economici continuano a giustificare l'attuale sistema mondiale, in cui prevalgono una speculazione e una ricerca della rendita finanziaria che tendono ad ignorare ogni contesto e gli effetti sulla dignità umana e sull'ambiente. Così si manifesta che il degrado ambientale e il degrado umano ed etico sono intimamente connessi." "Per questo oggi qualunque cosa che sia fragile, come l'ambiente, rimane indifesa rispetto agli interessi del mercato divinizzato, trasformati in regola assoluta."

Antropocentrismo

"Molte volte è stato trasmesso un sogno prometeico di dominio sul mondo che ha provocato l'impressione che la cura della natura sia cosa da deboli. Invece l'interpretazione corretta del concetto dell'essere umano come signore dell'universo è quella di intenderlo come amministratore responsabile." "Tutto è connesso. Se l'essere umano si dichiara autonomo dalla realtà e si costituisce dominatore assoluto, la stessa base della sua esistenza si sgretola." "Quando l'essere umano pone sé stesso al centro, finisce per dare priorità assoluta ai suoi interessi contingenti, e tutto il resto diventa relativo. Perciò non dovrebbe meravigliare il fatto che, insieme all'onnipresenza del paradigma tecnocratico e all'adorazione del potere umano senza limiti, si sviluppi nei soggetti questo relativismo, in cui tutto diventa irrilevante se non serve ai propri interessi immediati." "È anche la logica interna di chi afferma: lasciamo che le forze invisibili del mercato regolino l'economia, perché i loro effetti sulla società e sulla natura sono danni inevitabili."

Lavoro

"L'orientamento dell'economia ha favorito un tipo di progresso tecnologico finalizzato a ridurre i costi di produzione in ragione della diminuzione dei posti di lavoro, che vengono sostituiti dalle macchine. È un ulteriore modo in cui l'azione dell'essere umano può volgersi contro sé stesso. La riduzione dei posti di lavoro «ha anche un impatto negativo sul piano economico, attraverso la progressiva erosione del "capitale sociale", ossia di quell'insieme di relazioni di fiducia, di affidabilità, di rispetto delle regole, indispensabili ad ogni convivenza civile ». In definitiva i costi umani sono sempre anche costi economici e le disfunzioni economiche comportano sempre anche costi umani. Rinunciare ad investire sulle persone per ottenere un maggior profitto immediato è un pessimo affare per la società." "Perché continui ad essere possibile offrire occupazione, è indispensabile promuovere un'economia che favorisca la diversificazione produttiva e la creatività imprenditoriale. Per esempio, vi è una grande varietà di sistemi alimentari agricoli e di piccola scala che continua a nutrire la maggior parte della popolazione mondiale, utilizzando una porzione ridotta del territorio e dell'acqua e producendo meno rifiuti, sia in piccoli appezzamenti agricoli e orti, sia nella caccia e nella raccolta di prodotti boschivi, sia nella pesca artigianale."

Stile di vita

"Un cambiamento negli stili di vita potrebbe arrivare ad esercitare una sana pressione su coloro che detengono il potere politico, economico e sociale. È ciò che accade quando i movimenti dei consumatori riescono a far sì che si smetta di acquistare certi prodotti e così diventano efficaci per modificare il comportamento delle imprese, forzandole a considerare l'impatto ambientale e i modelli di produzione." "Questo ci ricorda la responsabilità sociale dei consumatori. Acquistare è sempre un atto morale, oltre che economico. Per questo oggi il tema del degrado ambientale chiama in causa i comportamenti di ognuno di noi." "La felicità richiede di saper limitare alcune necessità che ci stordiscono, restando così disponibili per le molteplici possibilità che offre la vita." "Un'ecologia integrale è fatta anche di semplici gesti quotidiani nei quali spezziamo la logica della violenza, dello sfruttamento, dell'egoismo. Viceversa, il mondo del consumo esasperato è al tempo stesso il mondo del maltrattamento della vita in ogni sua forma."

Ho cercato di dare almeno un'idea della straordinaria incisività ed attualità dell'enciclica. Dovrei dire ancora di come i suoi contenuti abbiano irritato la destra in tutto il mondo. Per esempio Jeb Bush, candidato alle presidenziali USA, che ha diffidato Francesco: *"Non mi faccio dettare la politica economica dai miei vescovi, dai miei cardinali o dal mio Papa"*. Era già successo nel 1891 con l'enciclica *"Rerum novarum"* di Papa Leone XIII che, sotto l'influenza del movimento operaio, dettò la dottrina sociale della Chiesa.
Invece, gli economisti più aperti alle problematiche ecologiche e alla nuova *economia della condivisione*, come Rifkin, hanno trovato in Francesco un compagno di strada.
L'enciclica *Laudato si'* secondo me andrebbe letta da tutti, per comprendere meglio i problemi del nostro mondo e soprattutto ricevere – di contro all'angoscia oggi così diffusa – il messaggio di solidarietà e speranza che contiene, con tutta la radicalità unita alla dolcezza tipiche di Papa Francesco.

Rotaie di memoria

3 ottobre 1839: un convoglio ferroviario percorre in dieci minuti la distanza di poco più di sette chilometri che separano Portici - una delle residenze estive dei Borbone nel Regno delle Due Sicilie - da Napoli, trasportando l'intera famiglia reale e il proprio seguito di cortigiani nel viaggio inaugurale su quella che è considerata la prima ferrovia della martoriata storia d'Italia.
A testimonianza dell'avvenimento restano i dipinti del pittore di corte Salvatore Fergola, mentre la fotografia, nata in quello stesso anno, con una battuta ironica "perse" quel treno.
L'evento ebbe naturalmente grande risonanza tanto per il valore innovativo dell'opera quanto per l'eccezionale tempismo con cui precedette la realizzazione, avvenuta l'anno successivo, della Milano – Monza e seguita a breve da altre tratte che, a macchia di leopardo, trovarono modo di concretizzarsi in quel puzzle di stati e staterelli esistenti prima dell'Unità d'Italia.
Sulla straordinaria onda del successo che le strade ferrate ebbero nella vecchia Inghilterra, paese in cui nacque la prima locomotiva a vapore grazie al genio di George Stephenson, e grazie alle quali la rivoluzione industriale che stava travolgendo l'Europa trovò il volano per la sua repentina espansione, cominciò anche in Italia - con un certo ritardo rispetto ad altri paesi europei - una diffusa fase di progettazione che, nei decenni successivi, coprì l'intera Penisola con una ragnatela di tracciati ferroviari. Amministrati per lungo tempo da un numero infinito di società private vincolate a limitati interessi locali, si arrivò finalmente nel 1905 alla gestione unificata dell'intera rete ferroviaria a cura dello Stato Italiano.
Oggi quel primordiale tratto ferroviario è inglobato nella composita rete di linee urbane, suburbane, metropolitane, circumvesuviane - e chi più ne ha più ne metta – che caratterizza una delle aree geografiche più effervescenti e densamente popolate d'Italia.
La piccola stazione di Portici fa oggi da accesso all'antico "Reale Opificio Meccanico e Pirotecnico" nato allora per produzioni militari e adibito successivamente alla costruzione e riparazione delle locomotive a vapore del Regno di Napoli e delle Due Sicilie.
Il tempo, il progresso, l'evoluzione tecnologica che segna la fine dell'era del vapore soppiantata da quella dell'elettricità ne hanno decretato progressivamente la definitiva chiusura e la sua trasformazione nel "Museo Nazionale Ferroviario di Pietrarsa" (www.museopietrarsa.it), nome della località su cui sorge questa bellissima testimonianza di archeologia industriale, oggi sotto l'egida di Fondazione FS Italiane (www.fondazionefs.it) che ne cura la valorizzazione.
Il sito ha un aspetto quasi metafisico, fatto di ampi spazi, accarezzato dai venti provenienti dal mare che ne bagna le fondamenta, impregnato dall'aroma pungente della salsedine che si mescola alle fragranze dei cibi in cottura delle abitazioni circostanti, baciato dal sole partenopeo e avvolto dalla spettacolare e ammaliante vista sul Golfo di Napoli con l'isola di Ischia all'orizzonte.
Come scrigni che custodiscono tesori, diversi complessi di severi edifici ottocenteschi salvaguardano la preziosa memoria storica dell'ingegnosità umana, uniti tra di loro – come parti di un immaginario corpo unico - dalla corsa parallela di binari di collegamento e di piattaforme rotanti.
Illuminate dai raggi di luce che filtrano attraverso ampie vetrate, due imponenti schiere di locomotive a vapore mostrano, tramite le generose dimensioni di bielle, pistoni, caldaie e ruote giganti, tutta l'antica potenza che un tempo doveva meravigliare chi le vedeva correre lungo le pianure o inerpicarsi con l'aiuto di cremagliere sui ripidi pendii delle montagne appenniniche, trasportando persone, cose e animali a velocità allora impensabile.
"Littorine", elettromotrici, bagagliai postali e spartane carrozze "centoporte" ma illuminate e riscaldate, locomotori elettrici "trifase" e la mitica "Tartaruga" segnano il passaggio alla progressiva modernizzazione del XXI secolo di cui furono protagonisti i settori ferroviari dei grandi complessi industriali italiani quali Fiat, Breda, Ansaldo.
L'odore del ferro però ti accompagna ad ogni passo, anche quando ai mezzi reali si sostituiscono i modelli in scala con tutta la loro precisione e raffinata bellezza. Vaporiere, automotrici diesel, macchine di manovra, navi-traghetto per la Sicilia e la Sardegna, gli spaccati dell'*Arlecchino* e del *Settebello*, eleganti elettrotreni antesignani dell'attuale Alta Velocità: il grande parco di mezzi di trazione in miniatura, protetti dalla trasparenza delle teche di plexiglass, fa bella mostra di sé sotto le maestose arcate a sesto acuto di quella che una volta fu il "reparto tornerie", oggi denominato per questo "la Cattedrale", che ospita pure un immenso plastico di quasi quaranta metri quadrati.
Il Museo Nazionale Ferroviario di Pietrarsa assume perciò la valenza non solo di uno dei luoghi simbolo dell'intero mondo ferroviario ma diviene anche testimonianza viva delle vicende del nostro Paese, un ideale ponte teso tra memoria del passato e visioni futuristiche.
Nel 2005, in occasione del Centenario delle Ferrovie dello Stato Italiane, fu lanciato lo slogan "La nostra storia ha fatto la geografia d'Italia". A Pietrarsa si può comprendere come e perché.

© Franco Mammana

NOSTOP
RESPONSABILE DI REDAZIONE Vittoria SCORDO
GRUPPO DI REDAZIONE Guido BARCUCCI, Luca STANZIONE
PROGETTO GRAFICO ORIGINARIO Armando Artibio FANFONI - RESTYLING URAKEN Graphix
Redazione Via Morgagni 27 - 00161 Roma - Tel. 06.440761
Contatti mail: nostop@filtcgil.it - I numeri arretrati sono consultabili su: www.filtcgil.it
Supplemento al n°5 settembre 2015 de "Il lavoro nei trasporti" Mensile della FILT-CGIL nazionale Direzione/Amministrazione EDITRICE EDITRASPORTI
Via Morgagni 27 - 00161 Roma Iscritto al n°92/82 del Registro Pubblicazioni periodiche del Trib. di Roma il 10/3/82 Testata registrata presso il Registro Nazionale della Stampa Direttore Responsabile Paolo Serventi Longhi Sped. in abb. postale c26 art.20 lett. B art.2 della legge 23/12/96 n° 662 Roma
Chiuso in tipografia: 29 settembre 2015 BINE EDITORE - Corso di Porta Vittoria 43, Milano
Videoimpaginazione e fotolito PRG Via Gaffurio 2, Milano - info@prgfotolito.it - Graphic Artist: Roberto Ambrosioni

GALLERIA

Museo
Nazionale
Ferroviario
di Pietrarsa
FERROVIE
DELLO STATO
ITALIANE

FILT-CGIL

CGIL